



ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟ **Αρ. Φύλλου 172**

31 Ιουλίου 2001

ΠΡΟΕΔΡΙΚΟ ΔΙΑΤΑΓΜΑ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 222

Κανονισμός Πτητικής Λειτουργίας Δημοσίων Αερομεταφορών - Αεροπλάνα.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Έχοντας υπόψη:

Τις διατάξεις:

α. Του άρθρου 191α του Ν. 1815/88 (ΦΕΚ 250/Α) όπως προστέθηκε με το άρθρο 11 παρ. 1 του Ν. 2898/01 «Σύσταση και λειτουργία Συμβουλίου Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης κ.λπ. (ΦΕΚ 71/Α),

β. Του Ν.Δ. 714/70 (ΦΕΚ 238/Α), όπως τροποποιήθηκε με τους νόμους 1114/81(ΦΕΚ 74/Α) και 1340/83 (ΦΕΚ 35/Α),

γ. Της Σύμβασης του Σικάγου «Περί Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας» που κυρώθηκε με το Ν. 211/47 (ΦΕΚ 35/Α) και ειδικότερα του Παραρτήματος 6 μέρος Ι αυτής,

δ. Του άρθρου 29 του Ν. 1558/85 (ΦΕΚ 137/Α) καθώς και του άρθρου 29Α αυτού, όπως προστέθηκε με το άρθρο 27 του Ν. 2081/92 (ΦΕΚ 154/Α) και αντικαταστάθηκε με την παραγρ. 2α του άρθρου 1 του Ν. 2469/97 (ΦΕΚ 38/Α),

ε. Του Π.Δ. 56/89 (ΦΕΚ 28/Α) «Οργανισμός της ΥΠΑ» όπως τροποποιήθηκε μεταγενέστερα με τα Π.Δ/τα 439/89 (ΦΕΚ 190/Α), 19/92 (ΦΕΚ 4/Α), 35/93 (ΦΕΚ 13/Α) και 80/96 (ΦΕΚ 62/Α),

στ. Του Β.Δ. 22/64 (ΦΕΚ 15/Α) όπως ισχύει,

Του Β.Δ. 201/72 (ΦΕΚ 43/Α) όπως ισχύει.

(2) Το γεγονός ότι από τη δημοσίευση του παρόντος δεν προκύπτει δαπάνη του παρόντος δεν προκύπτει δαπάνη σε βάρος του Κρατικού προϋπολογισμού.

(3) Την με αριθμό 300/2001 Γνωμοδότηση του Συμβουλίου της Επικρατείας, με πρόταση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, αποφασίζουμε:

Άρθρο πρώτο
Σκοπός

Σκοπός του παρόντος είναι η θέσπιση κανόνων και απαιτήσεων πτητικής λειτουργίας για την έκδοση, τη συνεχή επίβλεψη και την τροποποίηση του πιστοποιητικού αερομεταφορέα, ώστε να επιβεβαιώνεται ότι διαθέτει την επαγγελματική ικανότητα, δομή και οργάνωση να εξασφαλίζει την ασφαλή λειτουργία αεροσκαφών για τις αεροπορικές δραστηριότητες, που προσδιορίζονται στο πιστοποιητικό του, καθώς και η προσαρμογή της Ελληνικής Νομοθεσίας προς τις απαιτήσεις του Συνδέσμου Αεροπορικών Αρχών.

Άρθρο δεύτερο
Ορισμοί.

1. Οι Ορισμοί και οι συντμήσεις όρων οι οποίοι χρησιμοποιούνται στον παρόντα κανονισμό είναι οι αναγραφόμενοι στο Παράρτημα 6 μέρος πρώτο της Σύμβασης του Σικάγου και στο JAR –1 (Joint Aviation Requirements – 1) "Ορισμοί και Συντμήσεις" του Συνδέσμου Αεροπορικών Αρχών (Joint Aviation Authorities).

2. Ορισμοί και συντμήσεις όρων οι οποίοι χρησιμοποιούνται ειδικά στα επιμέρους τμήματα του Κανονισμού αναφέρονται είτε σε αυτά είτε, σε εξαιρετικές περιπτώσεις, στα αντίστοιχα εγχειρίδια της παραγράφου 2 του άρθρου τέταρτου του παρόντος.

3. Όπου στον παρόντα Κανονισμό αναφέρεται ο όρος Άρχή" εννοείται η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ).

Άρθρο τρίτο
Κανονισμός

Ο Κανονισμός πτητικής λειτουργίας δημοσίων αερομεταφορών – αεροπλάνα αποτελεί μετάφραση από την Αγγλική Γλώσσα του πρώτου μέρους του εγχειριδίου JAR-OPS 1 του Συνδέσμου Αεροπορικών Αρχών (2η τροποποίηση, Ιουλίου 2000, συμπεριλαμβανομένων και των τροποποιήσεων που έχουν εγκριθεί από την Επιτροπή του Συνδέσμου Αεροπορικών Αρχών μέχρι και τον Μάρτιο του 2001) και έχει ως εξής:

"ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΠΤΗΤΙΚΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ
ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ – ΑΕΡΟΠΛΑΝΑ

Περιεχόμενα

ΤΜΗΜΑ Ι - Βάρος και ζυγοστάθμιση
ΤΜΗΜΑ ΙΑ - Όργανα και εξοπλισμός
ΤΜΗΜΑ ΙΒ - Εξοπλισμός επικοινωνίας και ναυτιλίας
ΤΜΗΜΑ ΙΓ - Συντήρηση αεροπλάνου
ΤΜΗΜΑ ΙΔ - Πλήρωμα διακυβέρνησης
ΤΜΗΜΑ ΙΕ - Πλήρωμα θαλάμου επιβατών
ΤΜΗΜΑ ΙΣΤ - Εγχειρίδια, μητρώα (ημερολόγια) και αρχεία
ΤΜΗΜΑ ΙΖ - Όρια χρόνων πτήσης και απασχόλησης, απαιτήσεις ανάπαυσης
ΤΜΗΜΑ ΙΗ - Εναέρια μεταφορά επικίνδυνων ειδών
ΤΜΗΜΑ ΙΘ - Ασφάλεια

ΤΜΗΜΑ Α
ΕΦΑΡΜΟΓΗ

JAR-OPS 1.001
Εφαρμογή

(Βλέπε Παράρτημα 1 στο JAR-OPS 1.001)

α) Ο παρών Κανονισμός καθορίζει τις απαιτήσεις που πρέπει να πληρούνται για την πτητική λειτουργία – εκμετάλλευση οποιουδήποτε πολιτικού αεροπλάνου με σκοπό την δημόσια αερομεταφορά από οποιονδήποτε αερομεταφορέα, του οποίου η κύρια βάση της επιχειρηματικής του δραστηριότητας βρίσκεται στην Ελλάδα. Ο παρών Κανονισμός δεν ισχύει για αεροπλάνα που χρησιμοποιούνται σε στρατιωτικές, τελωνειακές και αστυνομικές υπηρεσίες.

β) Οι απαιτήσεις που περιέχονται στον παρόντα κανονισμό έχουν εφαρμογή σε Έλληνες αερομεταφορείς οι οποίοι εκτελούν τακτικές ή μη-τακτικές πτήσεις εσωτερικού ή εξωτερικού με αεροπλάνα Ελληνικού Νηολογίου για την μεταφορά επιβατών, φορτίου ή/και ταχυδρομείου έναντι αμοιβής ή/και μίσθωσης ανεξάρτητα από το βάρους απογείωσης και τουν αριθμό των θέσεων επιβατών.

Παράρτημα 1 στο JAR-OPS 1.001

Μεταγενέστερες ημερομηνίες συμμόρφωσης που περιλαμβάνονται στο JAR-OPS 1.

Ορισμένες διατάξεις που περιλαμβάνονται στον παρόντα κανονισμό έχουν ημερομηνίες εφαρμογής οι οποίες είναι μεταγενέστερες της ημερομηνίας εφαρμογής του παρόντος. Οι διατάξεις για τις οποίες ισχύουν τα ανωτέρω και οι συναφείς μεταγενέστερες ημερομηνίες, είναι οι ακόλουθες:

- JAR - OPS	1.668 (α)(1)	01.01.2001
- JAR - OPS	1.668 (α)(2)	01.01.2005
- JAR - OPS	1.685	01.04.2002

ΤΜΗΜΑ Β
ΓΕΝΙΚΑ

JAR-OPS 1.005
Γενικά

α) Ο αερομεταφορέας δεν θα εκμεταλλεύεται αεροπλάνο για σκοπούς δημόσιας αερομεταφοράς διαφορετικούς από εκείνους που είναι σύμφωνοι προς τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού.

β) Ο αερομεταφορέας θα συμμορφώνεται με όλες τις απαιτήσεις πτητικής ικανότητας του JAR-26 που έχουν εφαρμογή σε αεροπλάνα που χρησιμοποιούνται για σκοπούς δημόσιας αερομεταφοράς. Μέχρι την επίσημη εφαρμογή του JAR-26 ο υπάρχων εθνικός κανονισμός πολιτικής αεροπορίας θα ισχύει.

γ) Κάθε αεροπλάνο χρησιμοποιείται σύμφωνα με τους όρους του πιστοποιητικού πτητικής ικανότητάς του και εντός των εγκεκριμένων περιορισμών που περιέχονται στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης του.

JAR-OPS 1.010
Εξαιρέσεις

Υπό τον όρο των κοινών διαδικασιών αναθεώρησης που εφαρμόζονται σχετικά, η Αρχή μπορεί, κατ' εξαίρεση και προσωρινά, να εγκρίνει εξαίρεση από τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού όταν είναι πεπεισμένη ότι τούτο είναι αναγκαίο και με την επιφύλαξη συμμόρφωσης με οποιονδήποτε συμπληρωματικό όρο που η Αρχή κρίνει απαραίτητο, προκειμένου να εξασφαλίζει αποδεκτό επίπεδο ασφάλειας στη συγκεκριμένη περίπτωση.

JAR-OPS 1.015
Οδηγίες Πτητικής Λειτουργίας (Operational Directives)

α) Η Αρχή μπορεί, με την έκδοση Οδηγίας Πτητικής Λειτουργίας, να απαγορεύσει, να περιορίσει ή να θέσει ορισμένους όρους σχετικά με πτητική λειτουργία του αερομεταφορέα, προς το συμφέρον της ασφάλειας των πτήσεων.

β) Στις Οδηγίες Πτητικής Λειτουργίας αναφέρονται:

(1) Η αιτία έκδοσης,

(2) η εφαρμογή και η διάρκεια αυτής, καθώς και

(3) οι ενέργειες στις οποίες πρέπει να προβεί(-ούν) ο(οι) αερομεταφορέας(-είς).

γ) Οι Οδηγίες Πτητικής Λειτουργίας συμπληρώνουν τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού.

JAR-OPS 1.020
Νόμοι, κανονισμοί και διαδικασίες –
Ευθύνες αερομεταφορέα

Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι:

(1) Όλοι οι υπάλληλοι γνωρίζουν ότι πρέπει να συμμορφώνονται με τους νόμους, τους κανονισμούς και τις διαδικασίες των κρατών εκείνων στα οποία διενεργούνται οι επιχειρησιακές δραστηριότητες και έχουν σχέση με την εκτέλεση των καθηκόντων τους, και

(2) όλα τα μέλη του πληρώματος γνωρίζουν τους νόμους και τους κανονισμούς και είναι εξοικειωμένα με τις διαδικασίες που σχετίζονται με την εκτέλεση των καθηκόντων τους.

JAR-OPS 1.025
Κοινή γλώσσα

α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι όλα τα μέλη του πληρώματος μπορούν να επικοινωνούν σε μια κοινή γλώσσα.

β) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι όλο το επιχειρησιακό προσωπικό κατανοεί τη γλώσσα στην οποία είναι γραμμένα τα μέρη εκείνα του εγχειριδίου πτητικής εκμετάλλευσης που αναφέρονται στα καθήκοντα και τις ευθύνες τους.

JAR-OPS 1.030
Πίνακες ελάχιστου εξοπλισμού –
Υποχρεώσεις αερομεταφορέα

α) Ο αερομετακαλύπτουμεφορέας καταρτίζει, για κάθε αεροπλάνο, εγχειρίδιο ελάχιστου εξοπλισμού (Minimum Equipment List, MEL) εγκεκριμένο από την Αρχή. Ο πίνακας αυτός βασίζεται, χωρίς όμως να είναι λιγότερο περιοριστικός, στο σχετικό κύριο πίνακα βασικού εξοπλισμού (Master Minimum Equipment List, MMEL) (εφόσον υπάρ-

χει) που έχει εγκριθεί από την Αρχή.

β) Ο αερομεταφορέας δεν επιτρέπεται να χρησιμοποιεί επιχειρησιακά αεροπλάνο παρά μόνο σύμφωνα με τον MEL, εκτός εάν τούτο επιτρέπεται από την Αρχή. Σε καμία περίπτωση παρόμοια άδεια δεν επιτρέπει επιχειρησιακή λειτουργία καθ' υπέρβαση των περιορισμών του MMEL.

JAR-OPS 1.035
Σύστημα ποιοτικού ελέγχου

α) Ο αερομεταφορέας θεσπίζει σύστημα ποιοτικού ελέγχου και ορίζει διευθυντή ποιοτικού ελέγχου για να παρακολουθεί τη συμμόρφωση που απαιτείται για να εξασφαλίζονται ασφαλείς πρακτικές πτητικής λειτουργίας και πτητικά ικανά αεροπλάνα, αλλά και την καταλληλότητα αυτών των διαδικασιών. Η παρακολούθηση της συμμόρφωσης πρέπει να περιλαμβάνει σύστημα επαναπληροφόρησης με αποδέκτη τον Υπόλογο Διευθυντή (βλέπε επίσης JAR-OPS 1.175 (η)) για την εξασφάλιση των απαραίτητων διορθωτικών ενεργειών.

β) Το σύστημα ποιοτικού ελέγχου πρέπει να περιλαμβάνει πρόγραμμα διασφάλισης της ποιότητας, το οποίο περιέχει διαδικασίες σχεδιασμένες να εξακριβώνουν ότι όλες οι πτητικές λειτουργίες εκτελούνται σύμφωνα με όλες τις απαιτήσεις, τα πρότυπα και τις διαδικασίες που ισχύουν σχετικά.

γ) Το σύστημα ποιοτικού ελέγχου και ο διευθυντής ποιοτικού ελέγχου πρέπει να είναι αποδεκτοί από την Αρχή.

δ) Το σύστημα ποιοτικού ελέγχου πρέπει να περιγράφεται στο σχετικό εγχειρίδιο.

ε) Κατά παρέκκλιση από τις διατάξεις της υποπαραγράφου (α) ανωτέρω, η Αρχή μπορεί να δεχθεί το ορισμό δύο διευθυντών ποιοτικού ελέγχου, έναν για τις πτητικές λειτουργίες και έναν για τη τεχνική συντήρηση, με την προϋπόθεση ότι ο αερομεταφορέας έχει συστήσει μονάδα διαχείρισης της ποιότητας προκειμένου να εξασφαλίζει ότι το σύστημα ποιοτικού ελέγχου εφαρμόζεται ενιαία σε ολόκληρη την επιχειρησιακή λειτουργία.

JAR-OPS 1.037
Πρόγραμμα πρόληψης ατυχημάτων και ασφάλειας πτήσεων

Ο αερομεταφορέας καταρτίζει πρόγραμμα πρόληψης ατυχημάτων και ασφάλειας πτήσεων, που μπορεί να ενσωματωθεί στο σύστημα ποιοτικού ελέγχου, το οποίο συμπεριλαμβάνει:

(1) Πρόγραμμα με το οποίο επιτυγχάνεται η συνεχής επίγνωση των κινδύνων από όλα τα πρόσωπα που εμπλέκονται σε πτητικές λειτουργίες· και

(2) αξιολόγηση των πληροφοριών που σχετίζονται με ατυχήματα και συμβάντα καθώς και διάδοση των συναφών πληροφοριών.

JAR-OPS 1.040
Επιπρόσθετα μέλη πληρώματος

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι τα μέλη του πληρώματος που δεν είναι μέλη του απαιτούμενου πληρώματος πτήσης ή θαλάμου επιβατών, έχουν επίσης εκπαιδευτεί και είναι ικανά να εκτελούν τα καθήκοντα που τους αναθέτονται.

JAR-OPS 1.050
Πληροφορίες έρευνας και διάσωσης

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι η πρόσβαση στις ουσιώδεις πληροφορίες που σχετίζονται με τη σχεδιαζόμενη πτήση και αφορούν στις υπηρεσίες έρευνας και διάσωσης είναι προσιτές και διαθέσιμες στο θάλαμο διακυβερνήσεως του αεροσκάφους .

JAR-OPS 1.055
Πληροφορίες σχετικά με το φερόμενο εξοπλισμό επείγουσας ανάγκης και διάσωσης

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι υπάρχουν διαθέσιμοι για άμεση διαβίβαση στα κέντρα συντονισμού έρευνας και διάσωσης, κατάλογοι που περιέχουν πληροφορίες για τον εξοπλισμό επείγουσας ανάγκης και διάσωσης που φέρουν όλα τα αεροπλάνα του. Οι πληροφορίες περιλαμβάνουν, κατά περίπτωση, τον αριθμό, το χρώμα και τον τύπο των σωσίβιων λέμβων και φωτοβολίδων, λεπτομέρειες σχετικά με τις ιατρικές προμήθειες επείγουσας ανάγκης, τις προμήθειες νερού καθώς και τον τύπο και τις συχνότητες του φορητού εξοπλισμού ραδιοεπικοινωνίας επείγουσας ανάγκης.

JAR-OPS 1.060
Αναγκαστική προσθαλάσσωση

Ο αερομεταφορέας δεν χρησιμοποιεί αεροπλάνο με εγκεκριμένη διαμόρφωση θέσεων περισσοτέρων των 30 επιβατών σε πτήσεις πάνω από τη θάλασσα, όταν η απόσταση από ακτή κατάλληλη για προσγείωση επείγουσας ανάγκης, είναι μεγαλύτερη από 120 λεπτά με ταχύτητα πλεύσης, ή 400 ναυτικά μίλια, ανάλογα με ποια από τις δύο αποστάσεις είναι μικρότερη, εκτός εάν το αεροπλάνο συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις αναγκαστικής προσθαλάσσωσης που καθορίζονται στον κώδικα πτητικής ικανότητας που ισχύει σχετικά.

JAR-OPS 1.065
Μεταφορά πολεμικών όπλων και πολεμοφοδίων

α) Ο αερομεταφορέας δεν μεταφέρει πολεμικά όπλα και πολεμοφόδια αεροπορικώς εκτός εάν έχει χορηγηθεί σχετική έγκριση από όλα τα ενδιαφερόμενα κράτη.

β) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι τα πολεμικά όπλα και τα πολεμοφόδια:

(1) Έχουν αποθηκευτεί στο αεροπλάνο σε χώρο στον οποίο δεν έχουν πρόσβαση οι επιβάτες κατά τη διάρκεια της πτήσης και

(2) στην περίπτωση πυροβόλων όπλων, αυτά δεν είναι οπλισμένα,

εκτός εάν, πριν από την έναρξη της πτήσης, έχει χορηγηθεί έγκριση από όλα τα ενδιαφερόμενα κράτη ότι τα εν λόγω πολεμικά όπλα και πολεμοφόδια μπορούν να μεταφερθούν με συνθήκες που διαφέρουν εν μέρει ή στο σύνολό τους από εκείνες που αναφέρονται στη παρούσα υποπαράγραφο.

γ) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι, πριν ξεκινήσει μια πτήση, ο κυβερνήτης ενημερώνεται για τις λεπτομέρειες και τη θέση πάνω στο σκάφος των πολεμικών όπλων και των πολεμοφοδίων που πρόκειται να μεταφερθούν.

JAR-OPS 1.070
Μεταφορά όπλων και πυρομαχικών που χρησιμοποιούνται για αθλητικούς σκοπούς

α) Ο αερομεταφορέας λαμβάνει όλα τα εύλογα μέτρα ώστε να εξασφαλίζει ότι γνωστοποιείται σε αυτόν οποιαδήποτε μεταφορά που πρόκειται να πραγματοποιηθεί, όπλων, που χρησιμοποιούνται για αθλητικούς σκοπούς.

β) Ο αερομεταφορέας που αποδέχεται τη μεταφορά

όπλων που χρησιμοποιούνται για αθλητικούς σκοπούς εξασφαλίζει ότι αυτά:

(1) Αποθηκεύονται στο αεροπλάνο σε χώρο στον οποίο δεν έχουν πρόσβαση οι επιβάτες κατά τη διάρκεια της πτήσης, εκτός εάν η Αρχή αποφασίσει ότι η συμμόρφωση είναι ανέφικτη και δεχτεί ότι μπορούν να εφαρμοσθούν άλλες διαδικασίες και

(2) στην περίπτωση πυροβόλων όπλων ή άλλων όπλων που μπορούν να περιέχουν πυρομαχικά, δεν είναι οπλισμένα.

γ) Πυρομαχικά για όπλα που χρησιμοποιούνται για αθλητικούς σκοπούς μπορούν να μεταφέρονται σε ελεγμένες αποσκευές επιβατών, με την επιφύλαξη ορισμένων περιορισμών, σύμφωνα με τις τεχνικές οδηγίες (βλέπε JAR-OPS 1.1160 (β)(5)), όπως καθορίζεται στο JAR-OPS 1.1150 (α)(14).

JAR-OPS 1.075
Μέθοδος μεταφοράς προσώπων

Ο αερομεταφορέας λαμβάνει όλα τα εύλογα μέτρα ώστε να εξασφαλίζει ότι κατά τη διάρκεια πτήσης κανένα πρόσωπο, δεν βρίσκεται σε μέρος του αεροπλάνου το οποίο δεν είναι σχεδιασμένο για την εξυπηρέτηση προσώπων, εκτός εάν έχει παραχωρηθεί από τον κυβερνήτη προσωρινή άδεια πρόσβασης σε οποιοδήποτε μέρος του αεροπλάνου:

(1) Προκειμένου να προβούν στις απαραίτητες ενέργειες για την ασφάλεια του αεροπλάνου ή οποιουδήποτε προσώπου, ζώου ή αγαθών μέσα σε αυτό ή

(2) στο οποίο μεταφέρονται φορτία ή εφόδια και το οποίο έχει σχεδιαστεί έτσι ώστε να επιτρέπει σε πρόσωπο να έχει πρόσβαση σε αυτό ενώ το αεροπλάνο βρίσκεται εν πτήση.

JAR-OPS 1.080
Προσφορά για αεροπορική μεταφορά
επικίνδυνων ειδών.

Ο αερομεταφορέας λαμβάνει όλα τα εύλογα μέτρα ώστε να εξασφαλίζει ότι κανένα πρόσωπο δεν προσφέρει ή δέχεται είδη επικίνδυνα για αεροπορική μεταφορά εκτός εάν το πρόσωπο αυτό έχει εκπαιδευτεί και τα είδη είναι κατάλληλα χαρακτηρισμένα, τεκμηριωμένα, πιστοποιημένα, περιγραμμένα, πακεταρισμένα σημειωμένα, με ετικέτα και είναι σε κατάλληλη κατάσταση για μεταφορά, όπως απαιτείται από τις τεχνικές οδηγίες.

JAR-OPS 1.085
Ευθύνες πληρώματος

α) Το μέλος του πληρώματος είναι υπεύθυνο για την εκτέλεση, κατά τον ενδεδειγμένο τρόπο, των καθηκόντων του, τα οποία:

(1) σχετίζονται με την ασφάλεια του αεροπλάνου και των επιβαινόντων του και

(2) καθορίζονται στις οδηγίες και τις διαδικασίες που περιγράφονται στο εγχειρίδιο λειτουργίας.

(β) Το μέλος πληρώματος οφείλει:

(1) να αναφέρει στον κυβερνήτη κάθε συμβάν το οποίο έθεσε ή μπορούσε, ενδεχομένως, να θέσει σε κίνδυνο την ασφάλεια και

(2) να χρησιμοποιεί τα προγράμματα αναφοράς συμβάντων του αερομεταφορέα σύμφωνα με το JAR-OPS 1.420. Σε όλες τις περιπτώσεις αυτές, αντίγραφο της(των) αναφοράς(ών) πρέπει να διαβιβάζεται στον κυβερνήτη που ενέχεται στη συγκεκριμένη περίπτωση.

γ) Ένα μέλος πληρώματος δεν θα εκτελεί καθήκοντα σε ένα αεροπλάνο:

(1) Εφόσον βρίσκεται υπό την επήρεια κάποιας ναρκωτικής ουσίας που μπορεί να επηρεάσει τις ικανότητές του με τρόπο που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια,

(2) μετά από κατάδυση σε νερό, εκτός εάν έχει περάσει εύλογο χρονικό διάστημα,

(3) μετά από αιμοδοσία, εκτός εάν έχει περάσει εύλογο χρονικό διάστημα,

(4) εάν έχει την παραμικρή αμφιβολία για την ικανότητά του να εκτελέσει τα καθήκοντα που του έχουν ανατεθεί ή

(5) εάν γνωρίζει ή υποπτεύεται ότι υποφέρει από κόπωση, ή νιώθει ανίκανος για εργασία σε βαθμό που μπορεί να θέτει σε κίνδυνο την πτήση.

δ) Κανένα μέλος πληρώματος δεν επιτρέπεται:

(1) Να καταναλώνει οινοπνευματώδη ποτά σε διάστημα μικρότερο των 8 ωρών πριν από την καθορισμένη ώρα παρουσίασης για πτητική απασχόληση ή έναρξης καθηκόντων αναμονής (stand-by)·

(2) να αρχίζει περίοδο πτητικής απασχόλησης με επίπεδο οινοπνεύματος στο αίμα άνω των 0,2 τοις χιλίοις,

(3) να καταναλώνει οινοπνευματώδη ποτά κατά την περίοδο πτητικής απασχόλησης ή ενώ βρίσκεται σε αναμονή (stand-by)·

ε) Ο κυβερνήτης:

(1) Είναι υπεύθυνος για την ασφαλή πτητική λειτουργία του αεροπλάνου και την ασφάλεια των επιβαινόντων κατά τη διάρκεια της πτήσης,

(2) δύναται να δίνει όλες τις εντολές που θεωρεί απαραίτητες προκειμένου να εξασφαλίζει η ασφάλεια του αεροπλάνου και των προσώπων ή των αγαθών που αυτό μεταφέρει,

(3) έχει το δικαίωμα να αποβιβάζει οποιοδήποτε πρόσωπο, ή οποιοδήποτε μέρος του φορτίου, το οποίο, κατά τη γνώμη του, μπορεί να συνιστά ενδεχόμενο κίνδυνο για την ασφάλεια του αεροπλάνου ή των επιβαινόντων,

(4) δεν επιτρέπει τη μεταφορά στο αεροπλάνο προσώπου το οποίο φαίνεται να βρίσκεται υπό την επήρεια οινοπνευματωδών ποτών ή ναρκωτικών ουσιών σε βαθμό που μπορεί να θέσει σε κίνδυνο την ασφάλεια του αεροπλάνου ή των επιβαινόντων σε αυτό,

(5) έχει το δικαίωμα να αρνηθεί τη μεταφορά μη αποδεκτών επιβατών, προσώπων που έχουν απελαθεί ή τελούν υπό κράτηση, εάν η μεταφορά τους συνιστά κίνδυνο για την ασφάλεια του αεροπλάνου ή των επιβαινόντων σε αυτό,

(6) εξασφαλίζει ότι όλοι οι επιβάτες ενημερώνονται για τη θέση των εξόδων κινδύνου και για τη θέση και τη χρήση του αντίστοιχου εξοπλισμού ασφάλειας και επείγουσας ανάγκης,

(7) εξασφαλίζει ότι όλες οι επιχειρησιακές διαδικασίες και οι πίνακες ελέγχου τηρούνται σύμφωνα με το εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης,

(8) δεν επιτρέπει σε κανένα μέλος του πληρώματος να εκτελεί οποιαδήποτε δραστηριότητα στη διάρκεια της απογείωσης, της αρχικής ανόδου, της τελικής προσέγγισης και της προσγείωσης, εκτός εάν η εκτέλεση των καθηκόντων αυτών απαιτείται για την ασφαλή λειτουργία του αεροπλάνου·

(9) δεν επιτρέπει:

i) κατά τη διάρκεια της πτήσης ο καταγραφέας στοιχείων πτήσης να καθίσταται ανενεργός, να τίθεται εκτός λει-

τουργίας ή να εξαλείφονται τα δεδομένα του, ούτε επιτρέπει να εξαλείφονται τα καταγεγραμμένα στοιχεία μετά την πτήση στην περίπτωση ατυχήματος ή συμβάντος για το οποίο υφίσταται υποχρέωση αναφοράς,

ii) ο αποτυπωτής ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης να καθίσταται ανενεργός ή να τεθεί εκτός λειτουργίας κατά τη διάρκεια της πτήσης, εκτός εάν πιστεύει ότι τα καταγεγραμμένα δεδομένα, τα οποία διαφορετικά θα εξαλείφονταν αυτομάτως, πρέπει να διατηρηθούν για τη διερεύνηση συμβάντος ή ατυχήματος, ούτε επιτρέπει τη χειροκίνητη εξάλειψη καταγεγραμμένων δεδομένων κατά τη διάρκεια ή μετά την πτήση στην περίπτωση ατυχήματος ή συμβάντος για το οποίο υφίσταται υποχρέωση αναφοράς,

(10) αποφασίζει εάν αποδεχθεί ή όχι αεροπλάνο με επιχειρησιακής φύσεως δυσλειτουργίες, οι οποίες επιτρέπονται από τον κατάλογο παρέκκλισης από διαμόρφωση (Configuration Deviation List, CDL) ή την MEL· και

(11) εξασφαλίζει ότι έχει εκτελεστεί η προ πτήσης επιθεώρηση.

στ) Ο κυβερνήτης, ή ο χειριστής στο οποίον έχει ανατεθεί η διεξαγωγή της πτήσης, σε περίπτωση κατάστασης έκτακτης ανάγκης που απαιτείται άμεση λήψη απόφασης και δράση, προβαίνει σε οποιαδήποτε ενέργεια κρίνει απαραίτητη σύμφωνα με τις περιστάσεις. Στις περιπτώσεις αυτές μπορεί να παρεκκλίνει από τους κανόνες, τις διαδικασίες επιχειρησιακής λειτουργίας και τις μεθόδους, προς το συμφέρον της ασφάλειας.

JAR-OPS 1.090
Εξουσία του κυβερνήτη

Ο αερομεταφορέας λαμβάνει όλα τα εύλογα μέτρα ώστε να εξασφαλίζει ότι όλα τα άτομα που επιβαίνουν στο αεροπλάνο υπακούουν σε όλες τις νόμιμες εντολές που δίνονται από τον κυβερνήτη για το σκοπό της ασφάλειας του αεροπλάνου και των προσώπων ή των πραγμάτων που αυτό μεταφέρει.

JAR-OPS 1.095
Παραμένει κενό

JAR-OPS 1.100
Άδεια εισόδου στο θάλαμο διακυβέρνησης

α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι κανένα άτομο, άλλο από μέλος πληρώματος καθορισμένο για τη πτήση, γίνεται δεκτό ή μεταφέρεται μέσα στο θάλαμο διακυβέρνησης, εκτός εάν το άτομο αυτό:

(1) Ασκεί καθήκοντα μέλους πληρώματος·

(2) εκπροσωπεί την Αρχή που είναι αρμόδια για την πιστοποίηση, τη χορήγηση άδειας ή την επιθεώρηση, εφόσον τούτο απαιτείται στο πλαίσιο της εκτέλεσης των επίσημων καθηκόντων του ή

(3) η είσοδος και η μεταφορά του επιτρέπεται σύμφωνα με τις οδηγίες που περιέχονται στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης.

β) Ο κυβερνήτης εξασφαλίζει ότι:

(1) Προς το συμφέρον της ασφάλειας, η είσοδος στο θάλαμο διακυβέρνησης δεν προκαλεί διάσπαση της προσοχής και/ή δεν παρεμποδίζει την εκτέλεση της πτήσης και

(2) όλα τα άτομα που μεταφέρονται στο θάλαμο διακυβέρνησης ενημερώνονται σε ό,τι αφορά τις σχετικές διαδικασίες ασφάλειας.

γ) Ο κυβερνήτης φέρει την ευθύνη της τελικής απόφασης σχετικά με την είσοδο στο θάλαμο διακυβέρνησης.

JAR-OPS 1.105
Μη εγκεκριμένη μεταφορά

Ο αερομεταφορέας λαμβάνει όλα τα εύλογα μέτρα ώστε να εξασφαλίζει ότι κανένα άτομο δεν κρύβεται ή κρύβει φορτίο επί του αεροπλάνου.

JAR-OPS 1.110
Φορητές ηλεκτρονικές συσκευές

Ο αερομεταφορέας δεν επιτρέπει σε κανένα άτομο να χρησιμοποιεί, και λαμβάνει όλα τα εύλογα μέτρα ώστε να εξασφαλίζει ότι κανένα άτομο δεν χρησιμοποιεί επί του αεροπλάνου, φορητή ηλεκτρονική συσκευή που μπορεί να επηρεάσει δυσμενώς τις επιδόσεις των συστημάτων και του εξοπλισμού του αεροπλάνου.

JAR-OPS 1.115
Οινοπνευματώδη ποτά και ναρκωτικά

Ο αερομεταφορέας δεν επιτρέπει σε κανένα άτομο να επιβιβασθεί ή να παραμείνει, και λαμβάνει όλα τα εύλογα μέτρα ώστε να εξασφαλίζει ότι κανένα άτομο δεν εισέρχεται ούτε παραμένει σε αεροπλάνο, εφόσον βρίσκεται υπό την επήρεια οινοπνευματωδών ποτών ή ναρκωτικών ουσιών σε βαθμό που μπορεί να θέσει σε κίνδυνο την ασφάλεια του αεροπλάνου ή των επιβατών του.

JAR-OPS 1.120
Διακύβευση της ασφάλειας

Ο αερομεταφορέας λαμβάνει όλα τα εύλογα μέτρα ώστε να εξασφαλίζει ότι κανένα πρόσωπο δεν ενεργεί απερίσκεπτα, απρόσεκτα ή παραλείπει να ενεργήσει έτσι ώστε:

(1) να θέσει σε κίνδυνο το αεροπλάνο ή οποιοδήποτε πρόσωπο που επιβαίνει σε αυτό·

(2) να προκαλέσει ή να επιτρέψει σε αεροπλάνο, να θέσει σε κίνδυνο οποιοδήποτε πρόσωπο ή περιουσία.

JAR-OPS 1.125
Επίσημα έγγραφα φερόμενα επί του αεροπλάνου

α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι σε κάθε πτήση βρίσκονται επί του αεροπλάνου τα ακόλουθα επίσημα έγγραφα ή αντίγραφα αυτών:

(1) Πιστοποιητικό νηολόγησης,

(2) Πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας,

(3) Πιστοποιητικό θορύβου (εάν έχει εφαρμογή),

(4) Πιστοποιητικό αερομεταφορέα,

(5) Άδεια σταθμού αεροσκάφους και

(6) Πιστοποιητικό(-ά) ασφάλισης ευθύνης τρίτου μέρους.

β) Κάθε μέλος του πληρώματος πτήσης, σε κάθε πτήση, έχει στη κατοχή του εν ισχύ πτυχίο πληρώματος με κατάλληλη ικανότητα(ες) τύπου ή ειδικότητα(ες) για το σκοπό της πτήσης.

JAR-OPS 1.130
Εγχειρίδια που πρέπει να φέρει το αεροπλάνο

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι:

(1) Τα εν ισχύ μέρη του εγχειριδίου πτητικής λειτουργίας που αναφέρονται στα καθήκοντα του πληρώματος, φέρονται στο αεροπλάνο, σε κάθε πτήση,

(2) τα μέρη εκείνα του εγχειριδίου πτητικής λειτουργίας που απαιτούνται για τη πραγματοποίηση μιας πτήσης, είναι εύκολα προσιτά στο πλήρωμα μέσα στο αεροπλάνο

και

(3) επί του αεροπλάνου φέρεται το ισχύον εγχειρίδιο πτήσης αεροπλάνου, εκτός εάν η Αρχή έχει αποδεχτεί ότι το εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης που καθορίζεται στο Μέρος Β του Παραρτήματος 1, JAR-OPS 1.1045, του παρόντος περιέχει συναφείς πληροφορίες για το αεροπλάνο αυτό.

JAR-OPS 1.135
Συμπληρωματικές πληροφορίες και έντυπα που πρέπει να φέρει το αεροπλάνο

α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι, πέραν από τα έγγραφα και τα εγχειρίδια που καθορίζονται στο JAR-OPS 1.125 και JAR-OPS 1.130, φέρονται σε κάθε πτήση επί του αεροσκάφους οι ακόλουθες πληροφορίες και τα ακόλουθα έντυπα, κατάλληλα με τον τύπο και την περιοχή πτητικής λειτουργίας:

(1) Το επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης (Operational Flight Plan) που περιέχει τουλάχιστον τις πληροφορίες που απαιτούνται από το JAR-OPS 1.1060

(2) το τεχνικό μητρώο (ημερολόγιο) αεροπλάνου (Technical Log) που περιέχει τουλάχιστον τις πληροφορίες που απαιτούνται από το JAR-OPS 1.915 (α)

(3) Λεπτομέρειες του υποβληθέντος σχεδίου πτήσης εναέριας κυκλοφορίας (ATS Flight Plan)

(4) Κατάλληλες ενημερώσεις που περιέχουν αγγελίες (NOTAM/AIS) και αεροναυτικές πληροφορίες

(5) Κατάλληλες μετεωρολογικές πληροφορίες

(6) Τεκμηρίωση βάρους και ζυγοστάθμισης όπως καθορίζεται στο Τμήμα Ι.

(7) Κοινοποίηση ειδικών κατηγοριών επιβατών όπως προσωπικό ασφαλείας, εάν δεν θεωρείται ως πλήρωμα, ανάπηρα άτομα, μη αποδεκτοί επιβάτες, απελαθέντες και πρόσωπα υπό φρούρηση

(8) Κοινοποίηση ειδικών φορτίων που περιέχουν επικίνδυνα είδη συμπεριλαμβανομένων γραπτών πληροφοριών για τον κυβερνήτη, όπως καθορίζεται στο JAR-OPS 1.1215 (δ)

(9) ισχύοντες χάρτες αεροπλοΐας και τοπογραφικοί καθώς και συναφή έγγραφα, όπως καθορίζεται στο JAR-OPS 1.290 (β)(7)

(10) Κάθε άλλα επίσημα έγγραφα που ενδέχεται να απαιτηθούν από τα κράτη που ενέχονται στη συγκεκριμένη πτήση, όπως ονομαστική κατάσταση φορτίου, ονομαστική κατάσταση επιβατών κλπ· και

(11) Έντυπα για τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις υποβολής αναφοράς της Αρχής και του αερομεταφορέα.

β) Η Αρχή μπορεί να επιτρέψει οι πληροφορίες που αναφέρονται λεπτομερώς στη υποπαράγραφο (α) ανωτέρω ή σε μέρη αυτής, να παρουσιάζονται και με άλλη μορφή εκτός από έντυπη. Ένα αποδεκτό πρότυπο δυνατότητας πρόσβασης, χρήσης και αξιοπιστίας πρέπει να διασφαλιστεί.

JAR-OPS 1.140
Πληροφορίες που διατηρούνται στο έδαφος

α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι:

Τουλάχιστον κατά τη διάρκεια κάθε πτήσης ή σειράς πτήσεων

i) Οι πληροφορίες που αναφέρονται στην πτήση και είναι κατάλληλες για το συγκεκριμένο τύπο της πτητικής λειτουργίας, διατηρούνται στο έδαφος και

ii) Οι πληροφορίες διατηρούνται έως ότου δημιουργηθούν αντίγραφα στο χώρο στον οποίο θα αποθηκευτούν, σύμφωνα με το JAR-OPS 1.1065 ή εάν αυτό δεν είναι εφικτό,

iii) Οι ίδιες πληροφορίες μεταφέρονται σε ένα πυρασφαλές δοχείο στο αεροπλάνο.

β) Οι πληροφορίες που αναφέρονται στην υποπαράγραφο (α) ανωτέρω περιλαμβάνουν:

(1) Ένα αντίγραφο του επιχειρησιακού σχεδίου πτήσης, όπου ενδείκνυται,

(2) Αντίγραφα του αντίστοιχου(ων) μέρους(ων) του τεχνικού ημερολογίου του αεροπλάνου·

(3) Συγκεκριμένα αεροναυτικές πληροφορίες (NOTAM) περί της διαδρομής εάν έχουν ειδικά εκδοθεί από τον αερομεταφορέα

(4) Συγκεκριμένα επίσημα έγγραφα βάρους και ζυγοστάθμισης εάν απαιτείται (παραπομπή στο JAR-OPS 1.625) και

(5) Κοινοποίηση ειδικών φορτίων.

JAR-OPS 1.145
Εξουσία επιθεώρησης

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι κάθε εξουσιοδοτημένο από την Αρχή πρόσωπο, μπορεί ανά πάσα στιγμή να επιβιβαστεί και να πετάξει σε οποιοδήποτε αεροπλάνο λειτουργεί σύμφωνα με πιστοποιητικό αερομεταφορέα που έχει εκδοθεί από την Αρχή αυτή και να εισέλθει και να παραμείνει στο θάλαμο διακυβέρνησης με την προϋπόθεση ότι ο κυβερνήτης μπορεί να αρνηθεί πρόσβαση στο θάλαμο διακυβέρνησης εάν, κατά τη γνώμη του, με αυτό τον τρόπο διακυβεύεται η ασφάλεια του αεροπλάνου.

JAR-OPS 1.150
Παρουσίαση επίσημων εγγράφων και αρχείων

α) Ο αερομεταφορέας:

(1) Επιτρέπει, σε οποιοδήποτε εξουσιοδοτημένο από την Αρχή πρόσωπο, να έχει πρόσβαση στα επίσημα έγγραφα και αρχεία εκείνα που αναφέρονται στις πτητικές λειτουργίες ή τη τεχνική συντήρηση, και

(2) εάν ζητηθεί από την Αρχή, παρουσιάζει όλα τα έγγραφα και αρχεία αυτά, εντός ευλόγου χρονικού διαστήματος.

β) Ο κυβερνήτης, εντός εύλογου χρονικού διαστήματος από τη στιγμή που του ζητηθεί από ένα πρόσωπο εξουσιοδοτημένο από μία Αρχή, προσκομίζει στο πρόσωπο αυτό τα έγγραφα που πρέπει να φέρει το αεροπλάνο.

JAR-OPS 1.155
Διατήρηση των επίσημων εγγράφων

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι:

(1) Όλα τα πρωτότυπα επίσημα έγγραφα, ή αντίγραφα αυτών, που πρέπει να διατηρεί, διατηρούνται για το απαιτούμενο διάστημα τήρησης ακόμα κι αν παύσει να είναι ο χρήστης του αεροπλάνου, και

(2) Όποτε ένα μέλος πληρώματος, σχετικά με το οποίο ένας αερομεταφορέας διαθέτει αρχείο καθηκόντων, χρόνου πτήσεως, απασχόλησης και ανάπαυσης, γίνεται μέλος πληρώματος για άλλον αερομεταφορέα, αυτό το αρχείο παραχωρείται στον νέο αερομεταφορέα.

JAR-OPS 1.160
Διατήρηση, παρουσίαση και χρήση καταχωρήσεων καταγραφέα στοιχείων πτήσης

α) Διατήρηση καταχωρήσεων

(1) Μετά από ένα ατύχημα, ο αερομεταφορέας ενός αεροπλάνου το οποίο φέρει καταγραφέα στοιχείων πτήσης

διατηρεί, στο βαθμό που είναι εφικτό, τα πρωτότυπα καταγεγραμμένα δεδομένα που αναφέρονται στο εν λόγω ατύχημα, όπως έχουν διατηρηθεί από τον καταγραφέα για διάστημα 60 ημερών εκτός εάν η Διερευνούσα αρχή δώσει άλλες οδηγίες.

(2) Εκτός και αν έχει χορηγηθεί προγενέστερη άδεια από την Αρχή, μετά από συμβάν που υπόκειται σε υποχρεωτική αναφορά, ο αερομεταφορέας ενός αεροπλάνου το οποίο φέρει καταγραφέα στοιχείων πτήσης διατηρεί, στο βαθμό που είναι εφικτό, τα πρωτότυπα καταγεγραμμένα δεδομένα που αναφέρονται στο εν λόγω ατύχημα, όπως έχουν διατηρηθεί από τον καταγραφέα για διάστημα 60 ημερών εκτός εάν η Διερευνούσα αρχή δώσει άλλες οδηγίες.

(3) Επιπλέον, όταν η Αρχή αποφασίσει σχετικά, ο αερομεταφορέας ενός αεροπλάνου το οποίο φέρει καταγραφέα στοιχείων πτήσης διατηρεί τα αρχικά καταγεγραμμένα δεδομένα για διάστημα 60 ημερών εκτός εάν η Διερευνούσα αρχή δώσει άλλες οδηγίες.

(4) Όταν το αεροπλάνο απαιτείται να φέρει καταγραφέα στοιχείων πτήσης, ο αερομεταφορέας του αεροπλάνου αυτού:

i) Αποθηκεύει τις μαγνητοφωνήσεις για την απαιτούμενη κατά JAR-OPS 1.715, 1.720 και 1.725 περίοδο πτητικής λειτουργίας, με εξαίρεση ότι, για σκοπούς δοκιμής και τεχνικής συντήρησης των καταγραφέων στοιχείων πτήσης, μπορεί να σβηστεί έως και μία ώρα του παλαιότερα καταγεγραμμένου υλικού τη στιγμή της δοκιμής και

ii) Τηρεί ένα έγγραφο, το οποίο περιέχει τις πληροφορίες που απαιτούνται για την ανάκτηση και τη μετατροπή των αποθηκευμένων δεδομένων σε τεχνικές μονάδες.

β) Παρουσίαση καταχωρήσεων

Ο αερομεταφορέας αεροπλάνου, το οποίο φέρει καταγραφέα στοιχείων πτήσης, προσκομίζει, εφόσον τούτο το ζητήσει η Αρχή, εντός ευλόγου χρονικού διαστήματος, κάθε καταχώρηση καταγραφέα στοιχείων πτήσης που είναι διαθέσιμη ή έχει διατηρηθεί.

γ) Χρήση καταχωρήσεων

(1) Οι καταχωρήσεις αποτυπωτή ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης δεν μπορούν να χρησιμοποιούνται για σκοπούς άλλους από την έρευνα ενός ατυχήματος ή συμβάντος για το οποίο υφίσταται υποχρέωση αναφοράς παρά μόνο με τη συναίνεση όλων των εμπλεκομένων μελών πληρώματος.

(2) Οι καταχωρήσεις καταγραφέα στοιχείων πτήσης δεν μπορούν να χρησιμοποιούνται για σκοπούς άλλους από την έρευνα ενός ατυχήματος ή συμβάντος, για το οποίο υφίσταται υποχρέωση αναφοράς, παρά μόνο όταν τα εν λόγω αρχεία:

i) Χρησιμοποιούνται από τον αερομεταφορέα μόνο για σκοπούς πτητικής ικανότητας ή τεχνικής συντήρησης, ή

ii) Γίνουν μη αναγνωρίσιμα, ή

iii) Αποκαλυφθούν μέσω εχέμυθων διαδικασιών.

JAR-OPS 1.165
Μίσθωση

α) Ορολογία

Οι όροι που χρησιμοποιούνται σε αυτή την παράγραφο έχουν την ακόλουθη έννοια:

(1) Μίσθωση υπό όρους (Dry lease) – όταν το αεροπλάνο χρησιμοποιείται σύμφωνα με το πιστοποιητικό αερομεταφορέα του μισθωτή.

(2) Πλήρης εκμίσθωση (Wet lease) – όταν το αεροπλάνο χρησιμοποιείται σύμφωνα με το πιστοποιητικό αερομεταφορέα του εκμισθωτή.

(3) Αερομεταφορέας του Συνδέσμου Αεροπορικών Αρχών (Joint Aviation Authorities, JAA) είναι ο αερομεταφορέας ο οποίος είναι πιστοποιημένος σύμφωνα με το JAR-OPS μέρος 1 από μία χώρα μέλος του Συνδέσμου Αεροπορικών Αρχών (JAA)

β) Μίσθωση αεροπλάνων μεταξύ αερομεταφορέων του JAA

(1) Πλήρης εκμίσθωση. Ο αερομεταφορέας του JAA που παρέχει αεροπλάνο και πλήρες πλήρωμα σε άλλον αερομεταφορέας του JAA, και ο οποίος διατηρεί όλες τις αρμοδιότητες και ευθύνες που καθορίζονται στο Τμήμα Γ, παραμείνει ο αερομεταφορέας του αεροπλάνου.

(2) Όλες οι μισθώσεις εκτός από την πλήρη εκμίσθωση

i) Με εξαίρεση των οριζομένων στην υποπαράγραφο (β)(1) ανωτέρω, ο αερομεταφορέας του JAA που χρησιμοποιεί αεροπλάνο άλλου αερομεταφορέα του JAA ή παρέχει αεροπλάνο σε άλλον αερομεταφορέα του JAA, πρέπει να αποκτήσει προηγουμένως έγκριση για τη χρησιμοποίησή του από την αντίστοιχη Αρχή. Κάθε όρος που αποτελεί μέρος της έγκρισης αυτής πρέπει να περιλαμβάνεται στη μισθωτήρια σύμβαση.

ii) Τα στοιχεία εκείνα των μισθωτηρίων συμβάσεων, που εγκρίνονται από την Αρχή, πλην εκείνων των μισθωτηρίων συμβάσεων στις οποίες εμπλέκονται αεροπλάνο και πλήρες πλήρωμα και δεν προβλέπεται καμία μεταβίβαση αρμοδιοτήτων ή ευθυνών, πρέπει όλα να θεωρούνται, σε σχέση με το μισθωμένο αεροπλάνο, ως τροποποιήσεις του πιστοποιητικού αερομεταφορέα σύμφωνα με το οποίο πρόκειται να πραγματοποιηθούν οι πτήσεις.

γ) Μίσθωση αεροπλάνων μεταξύ αερομεταφορέα του JAA και οποιουδήποτε άλλου νομικού προσώπου που δεν είναι αερομεταφορέας του JAA

(1) Μίσθωση υπό όρους (Dry lease-in)

i) Ο αερομεταφορέας του JAA δεν μισθώνει υπό όρους αεροπλάνο από νομικό πρόσωπο άλλο εκτός από αερομεταφορέα του JAA, εκτός εάν υπάρχει έγκριση της Αρχής. Κάθε όρος που αποτελεί μέρος της έγκρισης αυτής πρέπει να περιλαμβάνεται στη μισθωτήρια σύμβαση.

ii) Ο αερομεταφορέας του JAA εξασφαλίζει ότι, σε σχέση με αεροπλάνα που μισθώνονται υπό όρους, κάθε απόκλιση από τις απαιτήσεις που καθορίζονται στα Τμήματα ΙΑ, ΙΒ, και/ή JAR-26, κοινοποιείται στην Αρχή και είναι αποδεκτή από αυτή.

(2) Πλήρης μίσθωση (Wet lease-in)

i) Ο αερομεταφορέας του JAA δεν μισθώνει πλήρως αεροπλάνο από νομικό πρόσωπο που δεν είναι άλλος αερομεταφορέας του JAA, χωρίς την έγκριση της Αρχής.

ii) Ο αερομεταφορέας του JAA εξασφαλίζει ότι, σχετικά με τα αεροπλάνα που μισθώνονται πλήρως:

(Α) Τα πρότυπα ασφαλείας του εκμισθωτή, όσον αφορά τη τεχνική συντήρηση και την πτητική λειτουργία, είναι αντίστοιχα με εκείνα των Απαιτήσεων του Συνδέσμου Αεροπορικών Αρχών.

Β) Ο εκμισθωτής είναι αερομεταφορέας που κατέχει πιστοποιητικό αερομεταφορέα το οποίο έχει εκδοθεί από κράτος που έχει συνυπογράψει τη Σύμβαση του Σικάγο.

Γ) Το αεροπλάνο διαθέτει το επίσημο πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας, το οποίο έχει εκδοθεί σύμφωνα με το Παράρτημα 8 του ICAO. Επίσημα πιστοποιητικά πτητικής ικανότητας που έχουν εκδοθεί από μία χώρα μέλος του JAA, διαφορετική από τη χώρα που είναι υπεύθυνη

για τη έκδοση του πιστοποιητικού του αερομεταφορέα θα γίνονται αποδεκτά όταν έχουν εκδοθεί σύμφωνα με το JAR-21 και

Δ) Συμμορφώνονται προς κάθε απαίτηση του JAA που έχει εφαρμοστεί από την Αρχή του μισθωτή.

(3) Εκμίσθωση υπό όρους (Dry lease-out)

(i) Οποιοσδήποτε αερομεταφορέας του JAA μπορεί να εκμισθώνει υπό όρους αεροπλάνο για σκοπούς δημόσιας αερομεταφοράς σε οποιονδήποτε αερομεταφορέα κράτους που έχει συνυπογράψει τη Συνθήκη του Σικάγο, με την προϋπόθεση ότι πληρούνται οι ακόλουθοι όροι:

Α) Η Αρχή έχει εξαιρέσει τον αερομεταφορέα από τις σχετικές διατάξεις του Μέρους 1 του JAR-OPS και, μετά την γραπτή αποδοχή από την αλλοδαπή ρυθμιστική αρχή της ευθύνης για την επίβλεψη της τεχνικής συντήρησης και της πτητικής λειτουργίας του(των) αεροπλάνου(-ων), έχει αφαιρέσει το αεροπλάνο από το πιστοποιητικό αερομεταφορέα του, και

Β) Το αεροπλάνο συντηρείται σύμφωνα με εγκεκριμένο πρόγραμμα τεχνικής συντήρησης.

(4) Πλήρης εκμίσθωση (Wet lease-out)

Ο αερομεταφορέας του JAA που παρέχει αεροπλάνο και πλήρες πλήρωμα σε άλλο νομικό πρόσωπο και διατηρεί όλες τις αρμοδιότητες και ευθύνες που καθορίζονται στο Τμήμα Γ, παραμένει ο εκμεταλλευόμενος (αερομεταφορέας) το αεροπλάνο.

δ) Εκμίσθωση Αεροπλάνου με μικρή ειδοποίηση. Στην περίπτωση που ο αερομεταφορέας του JAA αντιμετωπίζει μια άμεση, επείγουσα και απρόβλεπτη ανάγκη για αντικατάσταση ενός αεροπλάνου, η έκκριση που χρειάζεται με βάση την παράγραφο (γ)(2)(i) παραπάνω μπορεί να θεωρηθεί ότι έχει δοθεί, εξασφαλίζοντας ότι :

(1) ο εκμισθωτής είναι αερομεταφορέας που κατέχει πιστοποιητικό αερομεταφορέα το οποίο έχει εκδοθεί από κράτος που έχει συνυπογράψει τη Σύμβαση του Σικάγο,

(2) η μίσθωση δεν υπερβαίνει τις πέντε (5) συνεχείς ημέρες και

(3) η Αρχή ενημερώνεται άμεσα για την χρήση της παρούσας διάταξης.

ΤΜΗΜΑ Γ
ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗ
ΚΑΙ ΕΠΙΒΛΕΨΗ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΑ

JAR-OPS 1.175
Γενικοί κανόνες σχετικά με την
πιστοποίηση αερομεταφορέα

Σημ.1: το παράρτημα 1 της παρούσας παραγράφου καθορίζει τα περιεχόμενα και τους όρους του πιστοποιητικού αερομεταφορέα.

Σημ.2: το Παράρτημα 2 της παρούσας παραγράφου καθορίζει τις απαιτήσεις διαχείρισης και οργάνωσης.

α) Ο αερομεταφορέας δεν θα εκμεταλλευτεί αεροπλάνο για σκοπούς δημόσιας αερομεταφοράς διαφορετικούς από αυτούς που επιτρέπεται και διενεργείται σύμφωνα με τους όρους και τις προϋποθέσεις πιστοποιητικού αερομεταφορέα (Air Operator Certificate, AOC).

β) Ο αιτών χορήγηση ή τροποποίηση AOC θα επιτρέπει στην Αρχή να εξετάσει όλες τις πτυχές ασφαλείας της προτεινόμενης πτητικής λειτουργίας.

γ) Ο αιτών χορήγηση AOC πρέπει να:

(1) μην είναι κάτοχος AOC που έχει εκδοθεί από άλλη αρχή, εκτός εάν συγκεκριμένα αυτό έχει εγκριθεί από τις ενδιαφερόμενες αρχές,

(2) διαθέτει τον τόπο της κύριας εγκατάστασής του και, εφόσον υπάρχει, την έδρα της εταιρίας του στην Ελλάδα,

(3) έχει καταχωρίσει το αεροπλάνο που πρόκειται να εκμεταλλευτεί σύμφωνα με το πιστοποιητικό αερομεταφορέα του στο Ελληνικό Νηολόγιο και

(4) έχει πείσει την Αρχή ότι είναι σε θέσει να εκτελεί ασφαλείς πτητικές λειτουργίες.

δ) Χωρίς να παραβλέπεται η (γ)(3) παραπάνω, ένας αερομεταφορέας δύναται, με κοινή συμφωνία της Αρχής που έχει εκδώσει το AOC του και μίας άλλης Αρχής, να εκμεταλλευτεί αεροπλάνα καταχωρημένα στο εθνικό μητρώο της δεύτερης Αρχής.

ε) Ο αερομεταφορέας παρέχει στην Αρχή πρόσβαση στις υπηρεσίες και στα αεροπλάνα του και εξασφαλίζει ότι, όσον αφορά τη τεχνική συντήρηση, χορηγείται πρόσβαση σε οποιοδήποτε συνεργαζόμενο με αυτόν, οργανισμό τεχνικής συντήρησης σύμφωνα με το JAR-145, προκειμένου να διαπιστωθεί η συνεχής συμμόρφωση με το παρόντα κανονισμό.

στ) Το AOC τροποποιείται, αναστέλλεται ή ανακαλείται εφόσον η Αρχή δεν είναι πλέον πεπεισμένη ως προς τη δυνατότητα του αερομεταφορέα να συντηρεί ασφαλείς πτητικές λειτουργίες.

ζ) Ο αερομεταφορέας πρέπει να διαθέτει διοικητική οργάνωση η οποία επιτρέπει την άσκηση επιχειρησιακού ελέγχου και επίβλεψης σε οιαδήποτε πτήση που εκτελείται σύμφωνα με τους όρους του AOC του.

η) Ο αερομεταφορέας πρέπει να ορίσει υπόλογο διευθυντή αποδεκτό από την Αρχή, ο οποίος είναι εξουσιοδοτημένος από την εταιρεία να εξασφαλίζει τη δυνατότητα χρηματοδότησης και εκτέλεσης όλων των πτητικών λειτουργιών και των δραστηριοτήτων τεχνικής συντήρησης σύμφωνα με τα πρότυπα που απαιτούνται από την Αρχή.

θ) Ο αερομεταφορέας πρέπει να ορίσει αρμόδιους διευθυντές, αποδεκτούς από την Αρχή, οι οποίοι είναι υπεύθυνοι για:

(1) τις πτητικές λειτουργίες,

(2) το σύστημα τεχνικής συντήρησης,

(3) την εκπαίδευση των πληρωμάτων, και

(4) τις λειτουργίες εδάφους.

ι) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι κάθε πτήση εκτελείται σύμφωνα με τις διατάξεις του Εγχειριδίου Πτητικής Εκμετάλλευσης.

ια) Ο αερομεταφορέας πρέπει να διαμορφώνει κατάλληλες εγκαταστάσεις επίγειας εξυπηρέτησης προκειμένου να διασφαλίζεται η ασφαλής επίγεια εξυπηρέτηση των πτήσεων του.

ιβ) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι τα αεροπλάνα είναι εξοπλισμένα και τα πληρώματα είναι ικανά, όπως απαιτείται για την περιοχή και το είδος της πτητικής λειτουργίας.

ιγ) Ο αερομεταφορέας πρέπει να συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις τεχνικής συντήρησης, σύμφωνα με το Τμήμα ΙΓ του παρόντος, για όλα τα αεροπλάνα των οποίων η πτητική λειτουργία εκτελείται βάση των όρων του AOC του.

ιδ) Ο αερομεταφορέας πρέπει να χορηγεί στην Αρχή αντίγραφο του εγχειριδίου πτητικής εκμετάλλευσης, όπως καθορίζεται στο Τμήμα ΙΣΤ, συνοδευόμενο από όλες τις τροποποιήσεις ή αναθεωρήσεις αυτού.

ιε) Ο αερομεταφορέας πρέπει να διατηρεί στον τόπο της κύριας επιχειρησιακής του βάσης, τις απαιτούμενες εγκαταστάσεις υποστήριξης πτητικής λειτουργίας, κατάλλη-

λες για τη περιοχή και το είδος της πτητικής λειτουργίας.

JAR-OPS 1.180

Έκδοση, τροποποίηση και συνεχής ισχύς AOC

α) Το AOC χορηγείται σε αερομεταφορέα, τροποποιείται, ή παραμένει έγκυρο μόνο εφόσον:

(1) τα αεροπλάνα, που εκτελούν πτητική λειτουργία, διαθέτουν επίσημο πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας το οποίο έχει εκδοθεί σύμφωνα με το Παράρτημα (Annex) 8 του ICAO από κράτος μέλος του JAA. Πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας που έχει εκδοθεί από χώρα μέλος του JAA άλλη από την χώρα που είναι υπεύθυνη του AOC θα γίνεται δεκτό, χωρίς περαιτέρω επίδειξη, όταν έχει εκδοθεί σύμφωνα με το JAR-21.

(2) Το σύστημα τεχνικής συντήρησης έχει εγκριθεί από την Αρχή σύμφωνα με το Τμήμα ΙΓ, και

(3) ο αερομεταφορέας έχει πείσει την Αρχή ότι διαθέτει την ικανότητα:

i) να συγκροτεί και να υποστηρίζει επαρκή οργανωτική δομή,

ii) να συγκροτεί και να υποστηρίζει σύστημα ποιότητας σύμφωνα με το JAR-OPS 1.035,

iii) να συμμορφώνεται με τα απαιτούμενα προγράμματα εκπαίδευσης,

iv) να συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις τεχνικής συντήρησης, οι οποίες είναι σύμφωνες με τη φύση και την έκταση των καθορισμένων πτητικών λειτουργιών, συμπεριλαμβανομένων των συναφών άρθρο που καθορίζονται στο JAR-OPS 1.175 (ζ) έως (ιε) και

v) να συμμορφώνεται με το JAR-OPS 1.175.

β) Κατά παρέκκλιση των διατάξεων του JAR-OPS 1.185 (στ), ο αερομεταφορέας πρέπει να γνωστοποιεί στην Αρχή το συντομότερο δυνατό τις οποιεσδήποτε αλλαγές στις υποβαλλόμενες πληροφορίες σύμφωνα με την υποπαράγραφο (α), ανωτέρω.

γ) Εάν η Αρχή δεν είναι ικανοποιημένη με το αν έχουν τηρηθεί τις απαιτήσεις της υποπαραγράφου (α) ανωτέρω, τότε μπορεί να ζητήσει την πραγματοποίηση μίας ή περισσοτέρων πτήσεων επίδειξης, οι οποίες εκτελούνται ως εάν επρόκειτο για πτήσεις δημόσιας αερομεταφοράς.

JAR-OPS 1.185

Διοικητικές απαιτήσεις

α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι οι ακόλουθες πληροφορίες περιέχονται στην αρχική αίτηση χορήγησης AOC και, κατά περίπτωση, σε κάθε ενδεχόμενη τροποποίηση ή ανανέωση που ζητείται μέσω αιτήσεως:

(1) το επίσημο ονοματεπώνυμο και την εμπορική επωνυμία, τη διεύθυνση και την διεύθυνση αλληλογραφίας του αιτούντος,

(2) περιγραφή της προτεινόμενης πτητικής λειτουργίας,

(3) περιγραφή της διοικητικής οργάνωσης,

(4) το ονοματεπώνυμο του υπόλογου διευθυντή,

(5) τα ονοματεπώνυμα των σημαντικότερων αρμόδιων διευθυντών, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που φέρουν την ευθύνη για τις πτητικές λειτουργίες, για το σύστημα τεχνικής συντήρησης, την εκπαίδευση του πληρώματος και τις λειτουργίες εδάφους, συνοδευόμενα από τα προσόντα και την πείρα τους και

(6) το εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης.

β) Σχετικά με το σύστημα τεχνικής συντήρησης του αερομεταφορέα, μόνο, οι ακόλουθες πληροφορίες πρέπει να περιλαμβάνονται στην αρχική αίτηση για χορήγηση AOC και, ανάλογα με την περίπτωση, για κάθε τροποποίηση ή ανανέωση που ζητείται με αίτηση, και για κάθε τύπο αεροπλάνου το οποίο πρόκειται να εκτελέσει πτητική λειτουργία:

(1) Η έκθεση διαχείρισης τεχνικής συντήρησης του αερομεταφορέα (Maintenance Management Exposition, MME),

(2) το(τα) πρόγραμμα(τα) τεχνικής συντήρησης του(ων) αεροπλάνου(ων) του (Aeroplane Maintenance Program)

(3) το τεχνικό μητρώο του αεροπλάνου(Technical Log),

(4) κατά περίπτωση, η(οι) τεχνική(ες) προδιαγραφή(ές) της(των) σύμβασης(εων) τεχνικής συντήρησης που έχει(ουν) συναφθεί μεταξύ του αερομεταφορέα και οποιοδήποτε εγκεκριμένου σύμφωνα με το JAR-145 οργανισμού συντήρησης.

(5) ο αριθμός των αεροπλάνων.

γ) Η αίτηση για την αρχική έκδοση AOC πρέπει να υποβάλλεται τουλάχιστον 90 ημέρες πριν από την ημερομηνία της προτεινόμενης πτητικής λειτουργίας, με εξαίρεση το εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης το οποίο μπορεί να υποβληθεί σε μεταγενέστερο χρόνο, αλλά οπωσδήποτε εντός των 60 ημερών που προηγούνται της ημερομηνίας της προτεινόμενης πτητικής λειτουργίας.

δ) Η αίτηση για τροποποίηση AOC πρέπει να υποβάλλεται τουλάχιστον 30 ημέρες, ή εκτός εάν συμφωνηθεί διαφορετικά, πριν από την προτιθέμενη ημερομηνία έναρξης της πτητικής λειτουργίας.

ε) Η αίτηση για ανανέωση AOC πρέπει να υποβάλλεται τουλάχιστον 30 ημέρες, ή εκτός εάν συμφωνείται διαφορετικά, πριν από το τέλος της υφιστάμενης περιόδου ισχύος.

στ) Πλην εξαιρετικών περιστάσεων, η προτεινόμενη αλλαγή του ορισμένου αρμόδιου διευθυντή πρέπει να γνωστοποιείται στην Αρχή τουλάχιστον 10 ημέρες νωρίτερα.

JAR-OPS 1.190

Παραμένει κενό

Παράρτημα 1 στο JAR-OPS 1.175

Περιεχόμενο και όροι του πιστοποιητικού αερομεταφορέα

Στο AOC καθορίζονται:

α) το ονοματεπώνυμο και ο τόπος εγκατάστασης (τόπος της κύριας εγκατάστασής του) του αερομεταφορέα,

β) η ημερομηνία έκδοσης και η περίοδος ισχύος,

γ) η περιγραφή του είδους των εγκεκριμένων πτητικών λειτουργιών,

δ) το(τα) είδος(η) του(των) αεροπλάνου(ων) που είναι εγκεκριμένα προς χρήση,

ε) τα στοιχεία νηολογίου του(των) εγκεκριμένου(ων) αεροπλάνου(ων), με εξαίρεση την περίπτωση κατά την οποία οι αερομεταφορείς μπορούν να λάβουν έγκριση ενός συστήματος ενημέρωσης της Αρχής σχετικά με τα στοιχεία νηολογίου των αεροπλάνων που εκτελούν πτητικές λειτουργίες σύμφωνα με το AOC τους·

στ) οι εγκεκριμένες περιοχές πτητικής λειτουργίας,

ζ) οι ειδικοί περιορισμοί και

η) οι ειδικές εξουσιοδοτήσεις/ εγκρίσεις, π.χ.:

- ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ II (ΚΑΤ I) / ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ III (ΚΑΤ II) (συμπεριλαμβανομένων των εγκεκριμένων ελάχιστων όρων)
- (MNPS) Ελάχιστες προδιαγραφές επιδόσεων ναυτιλίας.
- (ETOPS) Πτήσεις μεγάλων αποστάσεων δικινητήριων αεροπλάνων
- (RNAV) ναυτιλία περιοχής
- (RVSM) μειωμένου ελάχιστα καθέτου διαχωρισμού

- μεταφορά επικίνδυνων ειδών.

Παράρτημα 2 στο JAR-OPS 1.175

Η διαχείριση και η οργάνωση κατόχου AOC

α) Γενικά

(1) Ο αερομεταφορέας πρέπει να διαθέτει ορθή και αποτελεσματική δομή διαχείρισης προκειμένου να εξασφαλίζει την ασφαλή εκτέλεση πτητικών λειτουργιών. Οι διορισμένοι αρμόδιοι διευθυντές πρέπει να διαθέτουν αποδεδειγμένη επάρκεια στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας.

(2) Στο πλαίσιο του παρόντος προσαρτήματος, ως "επάρκεια" νοείται, κατά περίπτωση, ότι ένα πρόσωπο διαθέτει αποδεκτά από την Αρχή τεχνικά προσόντα και διοικητική πείρα.

β) Διορισμένοι αρμόδιοι διευθυντές

(1) Στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης πρέπει να περιέχεται περιγραφή των καθηκόντων και των αρμοδιοτήτων των διορισμένων αρμόδιων διευθυντών, συμπεριλαμβανομένων των ονοματεπωνύμων τους, ενώ πρέπει να κοινοποιείται γραπτώς στην Αρχή προτιθέμενη ή πραγματική αλλαγή σε σχέση με διορισμούς ή καθήκοντα.

(2) Ο αερομεταφορέας πρέπει να προβεί σε ρυθμίσεις για να εξασφαλίζει τη συνέχεια της επιτήρησης σε περίπτωση απουσίας των διορισμένων αρμόδιων διευθυντών.

(3) Ο αερομεταφορέας πρέπει να ικανοποιήσει την Αρχή ότι η διοικητική οργάνωση είναι η κατάλληλη και η πλέον αρμόζουσα για το επιχειρησιακό δίκτυο και το μέγεθος των πτητικών λειτουργιών.

(4) Το πρόσωπο που έχει οριστεί ως αρμόδιος διευθυντής από κάτοχο AOC δεν πρέπει να προτείνεται ως αρμόδιος διευθυντής από κάτοχο οιοδήποτε άλλου AOC. Οι διορισμένοι αρμόδιοι διευθυντές πρέπει να είναι υποχρεωμένοι από τη σύμβασή τους να εργάζονται ικανοποιητικό αριθμό ωρών προκειμένου να καθίσταται εφικτή σε ατομικό επίπεδο η εκπλήρωση των καθηκόντων διαχείρισης που σχετίζονται με το μέγεθος και το πεδίο δράσης του αερομεταφορέα.

(5) Εφόσον η Αρχή το εγκρίνει, ένα πρόσωπο μπορεί να καλύπτει περισσότερες από μία, οριζόμενες θέσεις.

Σημείωση: Οι απαιτήσεις σχετικά με το διορισμό αρμόδιου διευθυντή, ο οποίος είναι υπεύθυνος για το σύστημα τεχνικής συντήρησης σύμφωνα με το JAR-OPS 1.175 (i)(2), καθορίζονται στο JAR-OPS 1.895.

γ) Επάρκεια και επίβλεψη προσωπικού

(1) Μέλη πληρώματος. Ο αερομεταφορέας πρέπει να απασχολεί επαρκές πλήρωμα θαλάμου διακυβέρνησης και θαλάμου επιβατών για τη σχεδιαζόμενη πτητική λειτουργία, το οποίο έχει εκπαιδευτεί και ελεγχθεί σύμφωνα με τις διατάξεις των Τμημάτων ΙΔ και ΙΕ, ανάλογα με την περίπτωση.

(2) Προσωπικό εδάφους

i) Ο αριθμός του προσωπικού εδάφους εξαρτάται από τη φύση και την κλίμακα των πτητικών λειτουργιών. Ειδικότερα, το προσωπικό της πτητικής και τα τμήματα επίγειας εξυπηρέτησης, πρέπει να στελεχώνονται με εκπαιδευμένο προσωπικό το οποίο κατανοεί πλήρως τις αρμοδιότητές του στο πλαίσιο της οργάνωσης.

ii) Ο αερομεταφορέας που συνάπτει συμβάσεις με άλλους οργανισμούς για την παροχή ορισμένων υπηρεσιών, διατηρεί την ευθύνη για την τήρηση των καταλλήλων προτύπων. Στις περιπτώσεις αυτές, ένας διορισμένος αρμόδιος διευθυντής πρέπει να έχει καθήκον να εξασφαλίζει ότι κάθε συμβαλλόμενος, που απασχολείται πληροί τα απαιτούμενα πρότυπα.

(3) Επίβλεψη

i) Ο αριθμός των εποπτών που διορίζονται εξαρτάται από τη δομή της επιχείρησης του αερομεταφορέα και τον αριθμό του απασχολούμενου προσωπικού. Τα καθήκοντα και οι αρμοδιότητες των εποπτών αυτών πρέπει να καθορίζονται, ενώ κάθε υποχρέωση σχετικά με πτητικά καθήκοντα πρέπει να ρυθμίζεται κατά τρόπο ώστε να είναι εφικτή η εκπλήρωση των καθηκόντων εποπτείας τους.

ii) Η εποπτεία όλων των μελών πληρώματος πρέπει να ασκείται από άτομα που διαθέτουν επαρκή πείρα και ατομικά προσόντα ώστε να επιτυγχάνεται η επίτευξη των προτύπων που καθορίζονται στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης.

δ) Εγκαταστάσεις στέγασης

(1) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι ο χώρος εργασίας που διατίθεται σε κάθε βάση πτητικής εκμετάλλευσης επαρκεί για το προσωπικό το οποίο είναι αρμόδιο για την ασφάλεια της πτητικής λειτουργίας. Πρέπει να λαμβάνονται υπόψη οι ανάγκες του προσωπικού εδάφους, εκείνου που είναι επιφορτισμένο με το λειτουργικό έλεγχο, την αποθήκευση και την απεικόνιση των απαραίτητων αρχείων, και τον σχεδιασμό πτήσης από τα πληρώματα.

(2) Οι διοικητικές υπηρεσίες πρέπει να είναι σε θέση να διανέμουν, χωρίς καθυστέρηση, επιχειρησιακές οδηγίες και λοιπές πληροφορίες προς όλους τους ενδιαφερόμενους.

ε) Επίσημα έγγραφα

Ο αερομεταφορέας πρέπει να προβαίνει σε διευθετήσεις για την παραγωγή εγχειριδίων, τροποποιήσεων και λοιπών επισήμων εγγράφων.

ΤΜΗΜΑ Δ
ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ

JAR-OPS 1.195
Επιχειρησιακός έλεγχος και επίβλεψη

Ο αερομεταφορέας ασκεί επιχειρησιακό έλεγχο καταρτίζει και διατηρεί σύστημα επίβλεψης των πτητικών λειτουργιών το οποίο έχει εγκριθεί από την Αρχή.

JAR-OPS 1.200
Εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης

Ο αερομεταφορέας καταρτεί εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης σύμφωνα με τις διατάξεις του Τμήματος ΙΣΤ προς χρήση και καθοδήγηση του επιχειρησιακού προσωπικού.

JAR-OPS 1.205
Ικανότητες του επιχειρησιακού προσωπικού

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι όλο το προσωπικό το οποίο έχει ορισθεί ή εμπλέκεται άμεσα σε επίγειες και πτητικές λειτουργίες λαμβάνει τις σωστές οδηγίες, έχει επιδείξει τις ικανότητές του στα συγκεκριμένα καθήκοντά του και γνωρίζει τις ευθύνες του και τη σχέση των εν λόγω καθηκόντων με την επιχειρησιακή λειτουργία στο σύνολό της.

JAR-OPS 1.210
Καθιέρωση διαδικασιών

α) Ο αερομεταφορέας θεσπίζει διαδικασίες και οδηγίες, για κάθε τύπο αεροπλάνου, οι οποίες περιέχουν τα καθήκοντα του προσωπικού εδάφους και των μελών του πληρώματος για όλους τους τύπους επίγειων και πτητικών λειτουργιών.

β) Ο αερομεταφορέας καταρτίζει σύστημα πινάκων ελέγχου (check list) που χρησιμοποιείται από τα μέλη του πληρώματος για όλες τις φάσεις πτητικής λειτουργίας

του αεροπλάνου υπό κανονικές, μη φυσιολογικές συνθήκες και συνθήκες επείγουσας ανάγκης, ανάλογα με την περίπτωση, ώστε να εξασφαλίζει ότι τηρούνται οι διαδικασίες πτητικής λειτουργίας του εγχειριδίου πτητικής εκμετάλλευσης.

γ) Ο αερομεταφορέας δεν απαιτεί από μέλος του πληρώματος να εκτελεί σε κρίσιμα στάδια της πτήσης δραστηριότητες άλλες από εκείνες που απαιτούνται για την ασφαλή πτητική λειτουργία του αεροπλάνου.

JAR-OPS 1.215
Χρησιμοποίηση υπηρεσιών εναερίου κυκλοφορίας

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι οι υπηρεσίες ελέγχου εναερίου κυκλοφορίας χρησιμοποιούνται για όλες τις πτήσεις οποτεδήποτε διατίθενται.

JAR-OPS 1.220
Εξουσιοδότηση από τον αερομεταφορέα
για τη χρήση αεροδρομίων

Ο αερομεταφορέας εξουσιοδοτεί μόνο τη χρήση αεροδρομίων που είναι επαρκή για τον(τους) τύπο(-ους) του(των) αεροπλάνου(-ων) και της(των) σχετικής(-ών) πτητικής(-ών) λειτουργίας(-ιών).

JAR-OPS 1.225
Επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου

α) Ο αερομεταφορέας καθορίζει τα επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου, τα οποία ορίζονται σύμφωνα με το JAR-OPS 1.430 για κάθε αεροδρόμιο αναχώρησης, προορισμού ή εναλλαγής, που έχει εγκριθεί να χρησιμοποιείται σύμφωνα με το JAR-OPS 1.220.

β) Κάθε αύξηση στις καθορισμένες τιμές που επιβάλλεται από την Αρχή πρέπει να προστίθεται στα ελάχιστα όρια που καθορίζονται σύμφωνα με την υποπαράγραφο (α) ανωτέρω

γ) Τα ελάχιστα για έναν συγκεκριμένο τύπο διαδικασίας προσέγγισης και προσγείωσης θεωρούνται ότι εφαρμόζονται εάν:

(1) Λειτουργεί ο εξοπλισμός εδάφους που εμφανίζεται στον αντίστοιχο χάρτη, ο οποίος απαιτείται για την προτεινόμενη διαδικασία,

(2) Λειτουργούν τα απαιτούμενα για τον τύπο της προσέγγισης συστήματα του αεροπλάνου,

(3) Πληρούνται τα απαιτούμενα κριτήρια επίδοσης αεροπλάνου και

(4) Το πλήρωμα διαθέτει τα ανάλογα προσόντα.

JAR-OPS 1.230
Διαδικασίες ενόργανης αναχώρησης και προσέγγισης

α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι χρησιμοποιούνται οι καθιερωμένες από το κράτος στο οποίο βρίσκεται το αεροδρόμιο, ενόργανες διαδικασίες αναχώρησης και προσέγγισης.

β) Παρά την υποπαράγραφο (α) ανωτέρω, ο κυβερνήτης μπορεί να αποδεχθεί μία εξουσιοδότηση από την υπηρεσία ελέγχου εναερίου κυκλοφορίας και να αποκλίνει από μία δημοσιευμένη διαδρομή αναχώρησης ή άφιξης υπό το όρο ότι τα κριτήρια αποφυγής εμποδίων τηρούνται και λαμβάνονται πλήρως υπόψη οι συνθήκες επιχειρησιακής λειτουργίας. Η τελική προσέγγιση πρέπει να πραγματοποιείται με πτήση εξ όψεως ή σύμφωνα με την καθιερωμένη διαδικασία ενόργανης προσέγγισης.

γ) Διαφορετικές διαδικασίες από αυτές που πρέπει να χρησιμοποιηθούν σύμφωνα με την υποπαράγραφο (α) ανωτέρω, μπορούν να εφαρμοστούν από αερομεταφορέα μόνο με την προϋπόθεση ότι έχουν εγκριθεί από το κράτος στο οποίο βρίσκεται το αεροδρόμιο, εάν απαιτείται, και είναι αποδεκτές από την Αρχή.

JAR-OPS 1.235
Διαδικασίες μείωσης θορύβου

α) Ο αερομεταφορέας καθιερώνει επιχειρησιακές διαδικασίες για τη μείωση του θορύβου κατά τη διάρκεια ενόργανων πτητικών λειτουργιών σύμφωνα με το Τόμο αριθ. 1 του ICAO PANS OPS (Doc 8168–OPS/611).

β) Οι διαδικασίες μείωσης του θορύβου κατά την άνοδο μετά την απογείωση, που καθορίζονται από αερομεταφορέα για οποιοδήποτε είδος αεροπλάνου, πρέπει να είναι οι ίδιες για όλα τα αεροδρόμια.

JAR-OPS 1.240
Διαδρομές και περιοχές επιχειρησιακής λειτουργίας

α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι οι πτητικές λειτουργίες εκτελούνται μόνο κατά μήκος των διαδρομών ή εντός των περιοχών εκείνων για τις οποίες:

(1) Παρέχονται διευκολύνσεις και υπηρεσίες εδάφους, συμπεριλαμβανομένων των μετεωρολογικών υπηρεσιών, οι οποίες είναι επαρκείς για τη σχεδιαζόμενη πτητική λειτουργία.

(2) Οι επιδόσεις του αεροπλάνου που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί είναι επαρκείς για τη συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις ελάχιστου ύψους πτήσης.

(3) Ο εξοπλισμός του αεροπλάνου που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί πληροί τις ελάχιστες απαιτήσεις για τη σχεδιαζόμενη πτητική λειτουργία.

(4) Υπάρχουν οι κατάλληλοι αεροναυτιλιακοί και τοπογραφικοί χάρτες (βλέπε JAR-OPS 1.135 (α)(9)).

(5) Εάν χρησιμοποιούνται δικινητήρια αεροπλάνα, υπάρχουν κατάλληλα αεροδρόμια εντός των περιορισμών χρόνου / απόστασης σύμφωνα με το JAR-OPS 1.245.

(6) Εάν χρησιμοποιούνται μονοκινητήρια αεροπλάνα, υπάρχουν επιφάνειες, οι οποίες επιτρέπουν να πραγματοποιηθεί ασφαλής αναγκαστική προσγείωση.

β) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι οι πτητικές λειτουργίες εκτελούνται σύμφωνα με τους περιορισμούς στις διαδρομές ή στις περιοχές πτητικής λειτουργίας, που έχουν επιβληθεί από την Αρχή.

JAR-OPS 1.241
Πτητική λειτουργία σε καθορισμένο εναέριο χώρο
με ελάχιστα μειωμένου κάθετου διαχωρισμού (RVSM)

Ο αερομεταφορέας δεν εκτελεί πτητική λειτουργία αεροπλάνου σε καθορισμένα τμήματα του εναέριου χώρου όπου, με βάση τη Συμφωνία Περιφερειακής Αεροναυτιλίας (Regional Air Navigation Agreement), ισχύει ελάχιστο κάθετου διαχωρισμού 300 μέτρων (1000 ποδών), εκτός εάν δοθεί σχετική έγκριση από την Αρχή (έγκριση RVSM). (Βλέπε επίσης JAR-OPS 1.872).

JAR-OPS 1.243
Λειτουργία σε περιοχές με συγκεκριμένες απαιτήσεις
επιδόσεων ναυτιλίας

Ο αερομεταφορέας δεν χρησιμοποιεί αεροπλάνο σε καθορισμένες περιοχές, ή σε καθορισμένο τμήμα συγκεκριμένου εναέριου χώρου, με βάση Συμφωνίες Περιφε-

ρειακής Αεροναυτιλίας (Regional Air Navigation Agreement) όπου καθορίζονται ελάχιστες προδιαγραφές επιδόσεων ναυτιλίας, εκτός εάν δοθεί σχετική έγκριση από την Αρχή (έγκριση κατά MNPS / RNP / RNAV). Βλέπε επίσης JAR-OPS 1.865 (γ)(2) και JAR-OPS 1.870).

JAR-OPS 1.245
Μέγιστη απόσταση από κατάλληλο αεροδρόμιο για δικινητήρια αεροπλάνα χωρίς έγκριση πτήσεων μεγάλων αποστάσεων δικινητήριων αεροπλάνων (ETOPS)

α) Εκτός εάν έχει χορηγηθεί ειδική άδεια από την Αρχή σύμφωνα με το JAR-OPS 1.246 (α) (έγκριση ETOPS), ο αερομεταφορέας δεν χρησιμοποιεί δικινητήριο αεροπλάνο σε διαδρομή που περιέχει σημείο το οποίο βρίσκεται μακρύτερα από κατάλληλο αεροδρόμιο, στην περίπτωση:

(1) Αεροπλάνων επιδόσεων κατηγορίας Α, είτε με:

i) Μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση θέσεων 20 ή περισσοτέρων επιβατών, είτε με

ii) Μέγιστη βάρος απογείωσης 45.360 ή περισσοτέρων κιλών,

από την απόσταση που καλύπτεται σε 60 λεπτά με ταχύτητα πλεύσης με έναν κινητήρα εκτός λειτουργίας, η οποία καθορίζεται σύμφωνα με το υποπαράγραφο (β) κατωτέρω·

(2) Αεροπλάνων επιδόσεων κατηγορίας Α με:

i) Μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση θέσεων 19 ή λιγότερων επιβατών, και

ii) Μέγιστη βάρος απογείωσης λιγότερη από 45.360 κιλών,

από την απόσταση που καλύπτεται σε 120 λεπτά ή, εάν εγκριθεί από την Αρχή, μέχρι και 180 λεπτά για αεροπλάνα με στροβιλοκινητήρες, με ταχύτητα πλεύσης με έναν κινητήρα εκτός λειτουργίας, η οποία καθορίζεται σύμφωνα με το υποπαράγραφο (β) κατωτέρω

(3) Αεροπλάνων επιδόσεων κατηγορίας Β ή Γ:

i) την απόσταση που καλύπτεται σε 120 λεπτά με ταχύτητα πλεύσης με έναν κινητήρα εκτός λειτουργίας, η οποία καθορίζεται σύμφωνα με το υποπαράγραφο (β) κατωτέρω· ή

ii) 300 ναυτικά μίλια,

από όποια από τις δύο αποστάσεις είναι μικρότερη.

β) Ο αερομεταφορέας καθορίζει την ταχύτητα για τον υπολογισμό της μέγιστης απόστασης από κατάλληλο αεροδρόμιο για κάθε τύπο δικινητήριου αεροπλάνου ή διαφορετική έκδοσή αυτής, η οποία δεν υπερβαίνει την V_{MO}, με βάση την αληθή ταχύτητα αέρα που μπορεί να διατηρήσει το αεροπλάνο με έναν κινητήρα εκτός λειτουργίας, κάτω από τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

(1) Διεθνής Πρότυπη Ατμόσφαιρα (ISA)·

(2) επίπεδη πτήση

i) Για αεροπλάνα με στροβιλοκινητήρες σε:

Α) επίπεδο πτήσης (FL) 170 ή

Β) στο μέγιστο επίπεδο πτήσης στο οποίο το αεροπλάνο, με έναν κινητήρα εκτός λειτουργίας, μπορεί να ανέλθει, και να διατηρήσει, χρησιμοποιώντας τον μικτό βαθμό ανόδου που καθορίζεται στο εγχειρίδιο πτήσης αεροπλάνου (Aeroplane Flight Manual, AFM),

όποια από τις δύο αποστάσεις είναι μικρότερη,

ii) Για ελικοφόρα αεροπλάνα σε:

Α) επίπεδο πτήσης (FL) 80, ή

Β) στο μέγιστο επίπεδο πτήσης στο οποίο το αεροπλάνο, με έναν κινητήρα εκτός λειτουργίας, μπορεί να ανέλθει, και να διατηρήσει, χρησιμοποιώντας τον μικτό βαθμό ανόδου που καθορίζεται στο εγχειρίδιο πτήσης αεροπλάνου (AFM),

όποια από τις δύο αποστάσεις είναι μικρότερη.

(3) Μέγιστη συνεχής ώση ή ισχύς στον κινητήρα που μένει σε λειτουργία,

(4) Βάρος αεροπλάνου που δεν είναι μικρότερη από εκείνη που προκύπτει από:

i) Την απογείωση σε επίπεδο θαλάσσης με τη μέγιστη βάρος απογείωσης και

ii) την άνοδο με όλους τους κινητήρες σε λειτουργία στο βέλτιστο απόλυτο ύψος πλεύσης μεγάλης εμβέλειας· και

iii) ταχύτητα πλεύσης μεγάλης εμβέλειας με όλους τους κινητήρες σε λειτουργία σε αυτό το απόλυτο ύψος,

έως ότου ο χρόνος που έχει παρέλθει από την απογείωση είναι ίσος με το ισχύον όριο που καθορίζεται στο (α) ανωτέρω.

γ) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι τα ακόλουθα δεδομένα, που είναι συγκεκριμένα για κάθε τύπο ή διαφορετική έκδοση, περιλαμβάνονται στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης:

(1) Η ταχύτητα πλεύσης με έναν κινητήρα εκτός λειτουργίας που καθορίζεται σύμφωνα με την υποπαράγραφο (β) ανωτέρω, και

(2) Η μέγιστη απόσταση από ένα κατάλληλο αεροδρόμιο που καθορίζεται σύμφωνα με τις υποπαραγράφους (α) και β) ανωτέρω.

Σημείωση: Η ταχύτητα και τα απόλυτα ύψη (επίπεδα πτήσης) που καθορίζονται ανωτέρω έχουν το σκοπό να χρησιμοποιηθούν μόνο για να καθορίζεται η μέγιστη απόσταση από κατάλληλο αεροδρόμιο.

JAR-OPS 1.246
Πτήσεις μεγάλων αποστάσεων δικινητήριων αεροπλάνων (ETOPS)

α) Ο αερομεταφορέας δεν εκτελεί πτητικές λειτουργίες πέρα από την οριακή απόσταση κατωφλίου που καθορίζεται σύμφωνα με το JAR-OPS 1.245, εκτός εάν έχει δοθεί σχετική έγκριση από την Αρχή (έγκριση ETOPS).

β) Πριν από την εκτέλεση πτήσης ETOPS ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι υπάρχει κατάλληλο εναλλακτικό αεροδρόμιο ETOPS κατά την διαδρομή ETOPS, είτε εντός του εγκεκριμένου χρόνου αλλαγής κατεύθυνσης είτε εντός του χρόνου αλλαγής κατεύθυνσης που έχει ως βάση τη λειτουργική κατάσταση του αεροπλάνου όπως προκύπτει από τον πίνακα ελάχιστου εξοπλισμού (MEL), ανάλογα ποιος από τους δύο είναι μικρότερος. (Βλέπε επίσης JAR-OPS 1.297 (δ)).

JAR-OPS 1 .250
Θέσπιση ελάχιστων απόλυτων υψών πτήσης

α) Ο αερομεταφορέας καθορίζει ελάχιστα απόλυτα ύψη πτήσης καθώς και τις μεθόδους με τις οποίες προσδιορίζονται τα απόλυτα ύψη αυτά, για όλα τα τμήματα διαδρομών, τα οποία πρόκειται να χρησιμοποιηθούν, που διασφαλίζουν την απαιτούμενη απελευθέρωση εμποδίων λαμβάνοντας υπόψη τις απαιτήσεις των Τμημάτων ΣΤ έως Θ.

β) Η μέθοδος για τη θέσπιση των ελάχιστων απόλυτων υψών πτήσης πρέπει να εγκριθεί από την Αρχή.

γ) Σε περίπτωση που τα ελάχιστα απόλυτα ύψη πτήσης που έχουν καθορισθεί από τα κράτη από τα οποία διέρχονται τα αεροπλάνα είναι υψηλότερα από εκείνα που έχει καθορίσει ο αερομεταφορέας, ισχύουν οι υψηλότερες τιμές.

δ) Όταν καθορίζει ελάχιστα απόλυτα ύψη πτήσης, ο αερομεταφορέας λαμβάνει υπόψη τους ακόλουθους παράγοντες:

(1) Την ακρίβεια με την οποία μπορεί να καθοριστεί η θέ-

ση του αεροπλάνου,

(2) Τις ενδεχόμενες ανακρίβειες στις ενδείξεις των χρησιμοποιούμενων υψομέτρων,

(3) Τα χαρακτηριστικά του εδάφους (π.χ. αιφνίδιες αλλαγές στο υψόμετρο) κατά μήκος των διαδρομών ή στις περιοχές όπου πρόκειται να εκτελεσθούν οι πτητικές λειτουργίες,

(4) Το ενδεχόμενο αντιμετώπισης δυσμενών μετεωρολογικών συνθηκών (π.χ. σοβαρές αναταράξεις και καθοδικά ρεύματα αέρα) και

(5) Ενδεχόμενες ανακρίβειες σε αεροναυτικούς χάρτες.

ε) Κατά τη συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις της υποπαραγράφου (δ) ανωτέρω, πρέπει να δίδεται η δέουσα προσοχή στα εξής:

(1) στις διορθώσεις για αποκλίσεις θερμοκρασίας και πίεσης από πρότυπες τιμές,

(2) στις απαιτήσεις της υπηρεσίας ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας και

(3) οποιαδήποτε πιθανή κατάσταση εκτάκτου ανάγκης κατά μήκος της προγραμματισμένης διαδρομής.

JAR-OPS 1.255

Πολιτική καυσίμων

α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να καταρτίσει πολιτική καυσίμων με σκοπό το σχεδιασμό της πτήσης και τον επανασχεδιασμό εν πτήση ώστε να εξασφαλίζει ότι σε κάθε πτήση μεταφέρονται επαρκή καύσιμα για την προγραμματισμένη πτητική λειτουργία και εφεδρικά καύσιμα ώστε να καλύπτονται παρεκκλίσεις από την προγραμματισμένη πτητική λειτουργία.

β) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι ο σχεδιασμός των πτήσεων βασίζεται πάνω:

(1) Στις διαδικασίες και στα δεδομένα που περιέχονται ή απορρέουν από το εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης ή από ισχύοντα συγκεκριμένα δεδομένα αεροπλάνου και

(2) στις συνθήκες λειτουργίας σύμφωνα με τις οποίες πρόκειται να διεξαχθεί η πτήση, περιλαμβανομένων:

i) των πραγματικών δεδομένων κατανάλωσης καυσίμων του αεροπλάνου,

ii) των προβλεπόμενων μαζών,

iii) των αναμενόμενων μετεωρολογικών συνθηκών και

iv) των διαδικασιών και περιορισμών υπηρεσιών ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας.

γ) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι ο προ πτήσης υπολογισμός των χρησιμοποιήσιμων καυσίμων που απαιτούνται για μία πτήση περιλαμβάνει:

(1) τα καύσιμα τροχοδρόμησης,

(2) τα καύσιμα ταξιδιού·

(3) τα εφεδρικά καύσιμα που συνίστανται από:

i) τα καύσιμα εκτάκτου ανάγκης,

ii) τα καύσιμα προς αεροδρόμιο εναλλαγής, εάν απαιτείται εναλλακτικός προορισμός. (Στην περίπτωση αυτή δεν αποκλείεται η επιλογή του αεροδρομίου αναχώρησης ως αεροδρόμιο εναλλαγής για τον προορισμό),

iii) τα τελικά εφεδρικά καύσιμα· και

iv) τα επιπρόσθετα καύσιμα, εάν απαιτείται από τον τύπο της πτητικής λειτουργίας (π.χ. ETPOS) και

(4) τα επιπρόσθετα καύσιμα εάν απαιτηθεί από τον κυβερνήτη.

δ) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι οι διαδικασίες επανασχεδιασμού εν πτήση, για τον υπολογισμό των χρησιμοποιήσιμων καυσίμων, που απαιτούνται, όταν μία πτήση πρέπει να εκτελεσθεί κατά μήκος διαδρομής ή προς προορισμό διαφορετικό από εκείνον που σχεδιάστηκε αρχικά, περιλαμβάνουν:

(1) τα καύσιμα ταξιδιού για το υπόλοιπο της πτήσης,

(2) τα εφεδρικά καύσιμα που συνίστανται από:

i) τα καύσιμα εκτάκτου ανάγκης,

ii) τα καύσιμα εναλλαγής, εάν απαιτείται εναλλακτικό αεροδρόμιο προορισμού. (Στην περίπτωση αυτή δεν αποκλείεται η επιλογή του αεροδρομίου αναχώρησης ως αεροδρόμιο εναλλαγής προορισμού),

iii) τα τελικά εφεδρικά καύσιμα και

iv) τα επιπρόσθετα καύσιμα, εάν απαιτείται από τον τύπο της πτητικής λειτουργίας (π.χ. ETOPS) και

(3) τα πρόσθετα καύσιμα εάν απαιτηθεί από τον κυβερνήτη.

JAR-OPS 1.260

Μεταφορά προσώπων με μειωμένη κινητικότητα

α) Ο αερομεταφορέας καθιερώνει διαδικασίες για τη μεταφορά προσώπων με μειωμένη κινητικότητα (Persons with Reduced Mobility, PRMs).

β) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι τα PRMs δεν τοποθετούνται ούτε καταλαμβάνουν θέσεις όπου η παρουσία τους μπορεί:

(1) να εμποδίζει το πλήρωμα στην εκτέλεση των καθηκόντων του,

(2) να αποκλείει την πρόσβαση σε εξοπλισμό επείγουσας ανάγκης ή

(3) να εμποδίζει την εκκένωση του αεροπλάνου σε κατάσταση έκτακτης ανάγκης.

γ) Ο κυβερνήτης πρέπει να ειδοποιείται όταν PRMs πρόκειται να επιβιβασθούν στο αεροπλάνο προς μεταφορά.

JAR-OPS 1.265

Μεταφορά μη αποδεκτών επιβατών, προσώπων που έχουν απελαθεί ή τελούν υπό φρούρηση

Ο αερομεταφορέας καθιερώνει διαδικασίες για τη μεταφορά μη αποδεκτών επιβατών, προσώπων που έχουν απελαθεί ή τελούν υπό φρούρηση, ώστε να εξασφαλίζει την ασφάλεια του αεροπλάνου και των επιβατών του. Ο κυβερνήτης πρέπει να ειδοποιείται όταν τα ανωτέρω προαναφερόμενα πρόσωπα πρόκειται να επιβιβασθούν στο αεροπλάνο προς μεταφορά.

JAR-OPS 1.270

Αποθήκευση αποσκευών και φορτίων

(Βλέπε Παράρτημα 1 στο JAR-OPS 1.270)

α) Ο αερομεταφορέας καθιερώνει διαδικασίες ώστε να εξασφαλίζει ότι μεταφέρονται επί του αεροπλάνου και στο θάλαμο επιβατών μόνο εκείνες οι χειραποσκευές που μπορούν να αποθηκευτούν με ενδεδειγμένο και ασφαλή τρόπο.

β) Ο αερομεταφορέας καθιερώνει διαδικασίες ώστε να εξασφαλίζει ότι όλες οι αποσκευές και το φορτίο επί του αεροπλάνου, που μπορεί, εάν μετακινηθούν, να προκαλέσουν τραυματισμό, ζημιά ή να αποκλείσουν διαδρόμους και εξόδους, τοποθετούνται σε χώρους αποθήκευσης σχεδιασμένους να αποτρέπουν τη μετακίνησή τους.

JAR-OPS 1.275

Σκόπιμα κενό

JAR-OPS 1.280

Θέσεις επιβατών

Ο αερομεταφορέας καθιερώνει διαδικασίες ώστε να εξασφαλίζει ότι οι επιβάτες κάθονται εκεί όπου, σε περίπτωση που απαιτηθεί εκκένωση έκτακτης ανάγκης, μπο-

ρούν να βοηθηθούν καλύτερα και δεν εμποδίζουν την εκκένωση του αεροπλάνου.

JAR-OPS 1.285
Ενημέρωση επιβατών

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι:

α) Γενικά

(1) Οι επιβάτες ενημερώνονται προφορικά για θέματα ασφαλείας, μέρη ή το σύνολο της οποίας μπορεί να γίνει με οπτικοακουστική παρουσίαση.

(2) Οι επιβάτες εφοδιάζονται με κάρτα ενημέρωσης σε θέματα ασφαλείας στην οποία παρέχονται εικονογραφημένες οδηγίες δείχνουν τη λειτουργία του εξοπλισμού επείγουσας ανάγκης και των εξόδων κινδύνου που ενδέχεται να χρησιμοποιηθούν από τους επιβάτες.

β) Πριν από την απογείωση

(1) Οι επιβάτες ενημερώνονται, σχετικά με τα ακόλουθα θέματα αν έχουν εφαρμογή:

i) οι κανονισμοί καπνίσματος,

ii) το πίσω μέρος του καθίσματος πρέπει να βρίσκεται σε όρθια θέση και το τραπεζάκι να είναι κλειστό στη θέση του,

iii) τη θέση των εξόδων κινδύνου,

iv) τη θέση και τη χρήση της σήμανσης ίχνους διαφυγής επί του δαπέδου,

v) την αποθήκευση των χειραποσκευών,

vi) τους περιορισμούς στη χρήση φορητών ηλεκτρονικών συσκευών και

vii) τη θέση και το περιεχόμενο της κάρτας ενημέρωσης σε θέματα ασφαλείας,

και,

(2) στους επιβάτες γίνεται επίδειξη για τα εξής:

i) τη χρήση των ζωνών και/ή ιμάντων ασφαλείας, συμπεριλαμβανομένου του τρόπου ανοίγματος και πρόσδεσης των ζωνών και/ή ιμάντων ασφαλείας·

ii) η θέση και η χρήση των συσκευών οξυγόνου, εάν απαιτείται (παραπομπή JAR-OPS 1.770 και JAR-OPS 1.775). Επίσης, οι επιβάτες πρέπει να ενημερώνονται ότι πρέπει να σβήνουν όλα τα είδη καπνίσματος όταν χρησιμοποιείται οξυγόνο και

iii) η θέση και τη χρήση των σωσίβιων, εάν απαιτείται (βλέπε JAR-OPS 1.825).

γ) Μετά την απογείωση

(1) Στους επιβάτες υπενθυμίζονται, αν έχει εφαρμογή, τα ακόλουθα:

i) οι κανονισμοί καπνίσματος και

ii) η χρήση των ζωνών και/ή ιμάντων ασφαλείας.

δ) Πριν από την προσγείωση

(1) Στους επιβάτες υπενθυμίζονται, αν έχει εφαρμογή, τα ακόλουθα:

i) οι κανονισμοί καπνίσματος,

ii) η χρήση των ζωνών και/ή ιμάντων ασφαλείας,

iii) το πίσω μέρος του καθίσματος πρέπει να βρίσκεται σε όρθια θέση και το τραπεζάκι να είναι κλειστό στη θέση του,

iv) η εναποθήκευση εκ νέου των χειραποσκευών και

v) οι περιορισμοί στη χρήση φορητών ηλεκτρονικών συσκευών.

ε) Μετά την προσγείωση

(1) Στους επιβάτες υπενθυμίζονται τα ακόλουθα:

i) οι κανονισμοί καπνίσματος· και

ii) η χρήση των ζωνών ή/και ιμάντων ασφαλείας.

στ) Σε κατάσταση επείγουσας ανάγκης στη διάρκεια της πτήσης, οι επιβάτες λαμβάνουν οδηγίες για να προβούν στις κατάλληλες, σύμφωνα με την περίσταση, ενέργειες επείγουσας ανάγκης.

JAR-OPS 1.290
Προετοιμασία πτήσης

α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι συμπληρώνεται επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης (Operational Flight Plan) για κάθε προτιθέμενη πτήση.

β) Ο κυβερνήτης δεν εκτελεί πτήση εκτός εάν έχει βεβαιωθεί πλήρως ότι:

(1) Το αεροπλάνο είναι πτητικά ικανό,

(2) το αεροπλάνο δεν χρησιμοποιείται αντίθετα προς τα προβλεπόμενα με τον κατάλογο παρεκκλίσεων από τη διαμόρφωση (Configuration Deviation List, CDL),

(3) διατίθενται τα απαιτούμενα, για την πτήση που πρόκειται να διεξαχθεί, όργανα και εξοπλισμός σύμφωνα με τις διατάξεις των Τμημάτων ΙΑ και ΙΒ,

(4) τα όργανα και ο εξοπλισμός βρίσκονται σε επιχειρησιακά λειτουργική κατάσταση εκτός όπως ορίζεται στον MEL,

(5) διατίθενται τα απαιτούμενα για την εκτέλεση της πτήσης μέρη του εγχειριδίου πτητικής εκμετάλλευσης,

(6) τα έγγραφα, οι συμπληρωματικές πληροφορίες και τα έντυπα που αυτό πρέπει να διαθέτει σύμφωνα με τις διατάξεις των JAR-OPS 1.125 και JAR-OPS 1.135 βρίσκονται εντός του αεροπλάνου

(7) διατίθενται ισχύοντες γεωγραφικοί και αεροναυτικοί χάρτες και συναφή έγγραφα ή ισοδύναμα δεδομένα, τα οποία καλύπτουν τη προτιθέμενη πτητική λειτουργία του αεροπλάνου, συμπεριλαμβανομένης κάθε εύλογα αναμενόμενης αλλαγής κατεύθυνσης,

(8) διατίθενται οι κατάλληλες και επαρκείς, διευκολύνσεις και υπηρεσίες εδάφους που απαιτούνται για τη σχεδιαζόμενη πτήση,

(9) είναι εφικτή, για τη σχεδιαζόμενη πτήση, η συμμόρφωση προς τις διατάξεις του εγχειριδίου πτητικής εκμετάλλευσης όσον αφορά τις απαιτήσεις σχετικά με τα καύσιμα, τα λιπαντικά και το οξυγόνο, τα ελάχιστα απόλυτα ύψη ασφαλείας, τα επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίων και η διαθεσιμότητα αεροδρομίων εναλλαγής, όπου απαιτείται,

(10) το φορτίο έχει κατάλληλα κατανεμηθεί και φυλάσσεται με ασφαλή τρόπο

(11) το βάρος του αεροπλάνου, κατά την έναρξη της απογείωσης, είναι τέτοια ώστε η πτήση μπορεί να εκτελεσθεί σύμφωνα με τις διατάξεις των Τμημάτων ΣΤ έως Θ, ανάλογα με την περίπτωση και

(12) είναι εφικτή η συμμόρφωση προς οποιονδήποτε πρόσθετο επιχειρησιακό περιορισμό, επιπλέον αυτών που αναφέρονται στις υποπαραγράφους (9) και (11) ανωτέρω.

JAR-OPS 1.295
Επιλογή αεροδρομίων

α) Ο αερομεταφορέας καθιερώνει διαδικασίες για την επιλογή αεροδρομίων προορισμού και/ή εναλλαγής, σύμφωνα με το JAR-OPS 1.220 κατά το σχεδιασμό της πτήσης.

β) Ο αερομεταφορέας πρέπει να επιλέγει και να καθορίζει στο επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης εναλλακτικό αεροδρόμιο από εκείνο της απογείωσης για την περίπτωση που δεν είναι δυνατή η επιστροφή στο αεροδρόμιο αναχώρησης για μετεωρολογικούς λόγους ή για λόγους επιδόσεων

του αεροσκάφους. Το εναλλακτικό εκείνου της απογείωσης αεροδρόμιο πρέπει να βρίσκεται σε απόσταση:

(1) Για δικινητήρια αεροπλάνα, είτε:

i) πτήσης μίας ώρας με ταχύτητα πλεύσης με έναν κινητήρα εκτός λειτουργίας σύμφωνα με το εγχειρίδιο πτήσης του αεροπλάνου σε κανονικές συνθήκες νηνεμίας με βάση την πραγματική βάρος απογείωσης ή

ii) πτήσης δύο ωρών ή του εγκεκριμένου ETOPS χρόνου αλλαγής κατεύθυνσης, όποια από τις δύο αποστάσεις είναι μικρότερη, με ταχύτητα πλεύσης με έναν κινητήρα εκτός λειτουργίας σύμφωνα με το εγχειρίδιο πτήσης του αεροπλάνου (AFM) σε κανονικές συνθήκες νηνεμίας για αεροπλάνα και πληρώματα με εξουσιοδότηση ETOPS ή

(2) πτήσης δύο ωρών με ταχύτητα πλεύσης με έναν κινητήρα εκτός λειτουργίας σύμφωνα με το εγχειρίδιο πτήσης του αεροπλάνου σε κανονικές συνθήκες νηνεμίας με βάση το πραγματικό βάρος απογείωσης για τρικινητήρια ή τετρακινητήρια αεροπλάνα και

(3) εάν το εγχειρίδιο πτήσης του αεροπλάνου δεν περιέχει ταχύτητα πλεύσης με έναν κινητήρα εκτός λειτουργίας, η ταχύτητα που πρέπει να χρησιμοποιηθεί για τον υπολογισμό, πρέπει να είναι εκείνη που επιτυγχάνεται με τους υπόλοιπους κινητήρες λειτουργούντες στη μέγιστη συνεχή ισχύ.

γ) Ο αερομεταφορέας πρέπει να επιλέγει τουλάχιστον έναν αεροδρόμιο εναλλαγής για το προορισμό κάθε πτήση IFR εκτός εάν:

(1) Ισχύουν αμφότερα:

i) Η διάρκεια της σχεδιαζόμενης πτήσης από την απογείωση έως την προσγείωση δεν υπερβαίνει τις 6 ώρες και

ii) στο αεροδρόμιο προορισμού διατίθενται δύο ξεχωριστοί διάδρομοι και οι επικρατούσες μετεωρολογικές συνθήκες είναι τέτοιες ώστε, στο διάστημα μεταξύ 1 ώρα πριν έως 1 ώρα μετά την αναμενόμενη ώρα άφιξης στον προορισμό, η προσέγγιση από το σχετικό ελάχιστο απόλυτο ύψος τομέα (minimum sector altitude) και η προσγείωση μπορούν να πραγματοποιηθούν σε μετεωρολογικές συνθήκες πτήσης «εξ όψεως» (VMC) ή

(2) ο προορισμός είναι απομονωμένος και δεν υπάρχει κανένα κατάλληλο αεροδρόμιο εναλλαγής προορισμού.

δ) Ο αερομεταφορέας πρέπει να επιλέγει δύο αεροδρόμια εναλλαγής προορισμού όταν τα μετεωρολογικά δελτία ή προγνώσεις καιρού, ή συνδυασμός αυτών, δείχνουν ότι:

(1) εντός περιόδου που αρχίζει 1 ώρα πριν και τελειώνει 1 ώρα μετά την υπολογιζόμενη ώρα άφιξης στο αεροδρόμιο προορισμού, οι καιρικές συνθήκες πρόκειται να είναι κατώτερες από τα ελάχιστα που ισχύουν για τη σχεδίαση της πτήσης ή

(2) δεν υπάρχουν διαθέσιμες μετεωρολογικές πληροφορίες.

ε) Ο αερομεταφορέας καθορίζει κάθε απαιτούμενο(-α) αεροδρόμιο(-α) εναλλαγής στο επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης.

JAR-OPS 1.297
Ελάχιστα σχεδιασμού για IFR πτήσεις

α) Ελάχιστα σχεδιασμού για αεροδρόμιο εναλλακτικό εκείνου της απογείωσης. Ο αερομεταφορέας δεν επιλέγει ως εναλλακτικό εκείνου της απογείωσης αεροδρόμιο εκτός εάν τα κατάλληλα μετεωρολογικά δελτία ή προγνώσεις καιρού, ή συνδυασμός αυτών, δείχνουν ότι, στο διάστημα που αρχίζει 1 ώρα πριν και τελειώνει 1 ώρα μετά την υπολογιζόμενη ώρα άφιξης στο αεροδρόμιο, οι καιρικές συνθήκες είναι ίσες ή ανώτερες από τα ισχύοντα ελάχιστα προσγείωσης που καθορίζονται σύμφωνα με το JAR-OPS 1.225. Η βάση των νεφών πρέπει να λαμβάνεται υπόψη όταν οι μόνες διαθέσιμες διαδικασίες προσέγγισης είναι με προσεγγίσεις μη- ακριβείας και/ή κυκλικές προσεγγίσεις (circling approaches). Πρέπει να λαμβάνεται υπόψη κάθε περιορισμός που αναφέρεται σε πτητικές λειτουργίες με έναν κινητήρα εκτός λειτουργίας.

β) Ελάχιστα σχεδιασμού για αεροδρόμια προορισμού και εναλλακτικά αεροδρόμια προορισμού. Ο αερομεταφορέας επιλέγει το αεροδρόμιο προορισμού και/ή το(τα) εναλλακτικό(α) προορισμού μόνο όταν τα κατάλληλα μετεωρολογικά δελτία ή προγνώσεις καιρού, ή συνδυασμός αυτών, δείχνουν ότι, στο διάστημα που αρχίζει 1 ώρα πριν και τελειώνει 1 ώρα μετά την υπολογιζόμενη ώρα άφιξης στο αεροδρόμιο, οι καιρικές συνθήκες είναι ίσες ή ανώτερες από τα ισχύοντα ελάχιστα σχεδιασμού ως εξής:

(1) Ελάχιστα σχεδιασμού για αεροδρόμιο προορισμού:

i) με ορατότητα διαδρόμου (RVR) / ορατότητα που καθορίζεται σύμφωνα με το JAR-OPS 1.225 και

ii) για προσέγγιση μη ακριβείας ή κυκλική προσέγγιση, η βάση νεφών είναι ίση ή ανώτερη με το ελάχιστο ύψος καθόδου και

(2) Ελάχιστα σχεδιασμού για εναλλακτικό(-α) αεροδρόμιο(-α) προορισμού:

Πίνακας 1

Ελάχιστα σχεδιασμού – Αεροδρόμια εναλλαγής κατά τη διαδρομή και προορισμού

Τύπος προσέγγισης	Ελάχιστα σχεδιασμού
Κατ ΙΙ και ΙΙΙ	Κατ Ι (Σημείωση 1)
Κατ Ι	Προσέγγιση μη-ακριβείας (Σημειώσεις 1 & 2)
Μη – ακριβείας	Προσέγγιση μη - ακριβείας (Σημειώσεις 1 & 2) συν 200 πόδια/1000 μέτρα
Κυκλική	Κυκλική

Σημείωση 1: Ορατότητα διαδρόμου (RVR).

Σημείωση 2: Η βάση νεφών πρέπει να είναι ίση ή ανώτερη με το ελάχιστο ύψος καθόδου (MDH).

γ) Ελάχιστα σχεδιασμού για αεροδρόμιο εναλλαγής κατά τη διαδρομή. Ο αερομεταφορέας δεν επιλέγει αεροδρόμιο ως αεροδρόμιο εναλλαγής κατά τη διαδρομή εκτός εάν τα κατάλληλα μετεωρολογικά δελτία ή προγνώσεις καιρού, ή συνδυασμός αυτών, δείχνουν ότι, στο διάστημα που αρχίζει 1 ώρα πριν και τελειώνει 1 ώρα μετά την υπολογιζόμενη ώρα άφιξης στο αεροδρόμιο, οι καιρικές συνθήκες είναι ίσες ή ανώτερες από τα ισχύοντα ελάχιστα σχεδιασμού σύμφωνα με τον Πίνακα 1 ανωτέρω.

δ) Ελάχιστα σχεδιασμού για αεροδρόμιο εναλλαγής κατά τη διαδρομή σύμφωνα με ETOPS. Ο αερομεταφορέας δεν επιλέγει ένα αεροδρόμιο ως αεροδρόμιο εναλλαγής

κατά τη διαδρομή σύμφωνα με ETOPS εκτός εάν τα κατάλληλα μετεωρολογικά δελτία ή προγνώσεις καιρού, ή συνδυασμός αυτών, δείχνουν ότι, στο διάστημα που αρχίζει 1 ώρα πριν και τελειώνει 1 ώρα μετά την υπολογιζόμενη ώρα άφιξης στο αεροδρόμιο, οι καιρικές συνθήκες είναι ίσες ή ανώτερες από τα ισχύοντα ελάχιστα σχεδιασμού σύμφωνα με τον Πίνακα 2 κατωτέρω, και σύμφωνα με την άδεια ETOPS του αερομεταφορέα.

Σημείωση Στα παρακάτω χρησιμοποιείται η ορολογία:

ILS: Σύστημα ενόργανης προσέγγισης (Instrumental Landing System)

MLS: Σύστημα προσγείωσης μικροκυμάτων (Microwave Landing System)

Πίνακας 2

Ελάχιστα σχεδιασμού – ETOPS

ΤΥΠΟΣ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗΣ	ΕΛΑΧΙΣΤΑ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ	
(Απαιτούμενη Ορατότητα διαδρόμου (RVR)/ μετεωρολογική ορατότητα & βάση νεφών εφόσον έχει εφαρμογή)		
	ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ ΜΕ	
	τουλάχιστον 2 διαφορετικές διαδικασίες προσέγγισης που βασίζονται σε 2 διαφορετικά βοηθήματα που εξυπηρετούν 2 διαφορετικούς διαδρόμους	τουλάχιστον 2 διαφορετικές διαδικασίες προσέγγισης που βασίζονται σε 2 διαφορετικά βοηθήματα που εξυπηρετούν 1 διάδρομο ή μία τουλάχιστον διαδικασία προσέγγισης που βασίζονται σε 1 βοήθημα που εξυπηρετεί 1 διάδρομο
Προσέγγιση ακριβείας Κατηγορίας II, III (ILS, MLS)	Ελάχιστα προσέγγισης ακριβείας Κατηγορίας I	Ελάχιστα για προσέγγιση μη-ακριβείας
Προσέγγιση ακριβείας Κατηγορίας I (ILS(MLS)	Ελάχιστα προσέγγισης μη-ακριβείας	Ελάχιστα κυκλικής προσέγγισης ή εάν δεν είναι διαθέσιμα, ελάχιστα προσέγγισης μη-ακριβείας συν 200 πόδια/1000 μέτρα
Προσέγγιση μη-ακριβείας	Το χαμηλότερο από τα ελάχιστα προσέγγισης μη-ακριβείας συν 200 πόδια /1000 μέτρα ή τα ελάχιστα κυκλικής προσέγγισης	Το υψηλότερο από τα ελάχιστα κυκλικής προσέγγισης ή τα ελάχιστα προσέγγισης μη-ακριβείας συν 200 πόδια/1000 μέτρα
Κυκλική Προσέγγιση	Ελάχιστα κυκλικής προσέγγισης	

JAR-OPS 1.300
Υποβολή σχεδίου πτήσης εξυπηρέτησης
εναέριας κυκλοφορίας

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι δεν θα γίνει η έναρξη μίας πτήσης εκτός εάν έχει υποβληθεί σχέδιο πτήσης εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας, ή έχουν υποβληθεί επαρκείς πληροφορίες που επιτρέπουν την ενεργοποίηση των υπηρεσιών συναγερμού και διάσωσης εάν χρειαστεί.

JAR-OPS 1.305
Ανεφοδιασμός/ αφαίρεση καυσίμων ενώ οι επιβάτες
επιβιβάζονται, ευρίσκονται στο αεροπλάνο
ή αποβιβάζονται

(Βλέπε Παράρτημα 1 στο JAR-OPS 1.305)

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι κανένα αεροπλάνο δεν ανεφοδιάζεται, ούτε αφαιρούνται από αυτό, αεροπορικό καύσιμο (Avgas) ή αεροπορικό καύσιμό ευρέως φάσματος (wide-cut) (π.χ. Jet-B ή ισοδύναμα) ή όταν μείγμα αυτών των ειδών των καυσίμων ενδέχεται να εμφανιστεί, όταν επιβιβάζονται, ευρίσκονται στο αεροπλάνο ή αποβιβάζονται επιβάτες. Σε όλες τις άλλες περιπτώσεις, πρέπει να λαμβάνονται οι απαραίτητες προφυλάξεις και το αεροπλάνο πρέπει να είναι κατάλληλα επανδρωμένο με ειδικευμένο προσωπικό έτοιμο να αρχίσει και να κατευθύνει εκκένωση του αεροπλάνου με τα πιο πρακτικά και γρήγορα διαθέσιμα μέσα.

JAR-OPS 1.307
Ανεφοδιασμός / αφαίρεση καυσίμου τύπου ευρέως
φάσματος («wide-cut»)

Ο αερομεταφορέας καθιερώνει διαδικασίες για τον ανεφοδιασμό/ αφαίρεση καυσίμου τύπου ευρέως φάσματος (wide-cut) (π.χ. Jet B ή ισοδύναμο), εάν αυτό απαιτείται.

JAR-OPS 1.310
Μέλη πληρώματος σε σταθμούς

α) Μέλη πληρώματος διακυβέρνησης

(1) Στη διάρκεια απογείωσης και προσγείωσης κάθε μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης που έχει υπηρεσία στο θάλαμο διακυβέρνησης, πρέπει να βρίσκεται στη θέση του.

(2) Σε όλες τις άλλες φάσεις της πτήσης, κάθε μέλος του πληρώματος θαλάμου διακυβέρνησης που πρέπει να βρίσκεται σε υπηρεσία στο θάλαμος διακυβέρνησης, παραμένει στη θέση του εκτός εάν η απουσία του είναι απαραίτητη για την εκτέλεση των καθηκόντων του σε σχέση με την πτητική λειτουργία, ή για φυσιολογικές ανάγκες, με την προϋπόθεση ότι τουλάχιστον ένας χειριστής, με τα κατάλληλα προσόντα, παραμένει συνέχεια στα χειριστήρια του αεροπλάνου.

β) Μέλη πληρώματος θαλάμου επιβατών. Σε όλα τα διαμερίσματα του αεροπλάνου που καταλαμβάνονται από επιβάτες, τα απαιτούμενα μέλη πληρώματος θαλάμου επιβατών κάθονται στις καθορισμένες θέσεις τους στη διάρκεια της απογείωσης και της προσγείωσης, καθώς και οποτεδήποτε κρίνεται απαραίτητο από τον κυβερνήτη για λόγους ασφαλείας.

JAR-OPS 1.315
Βοηθητικά μέσα για εκκένωση λόγω έκτακτης ανάγκης

Ο αερομεταφορέας καθιερώνει διαδικασίες ώστε να εξασφαλίζει ότι πριν την τροχοδρόμηση, την απογείωση και την προσγείωση, καθώς και όποτε κρίνεται ασφαλές και εφικτό, υπάρχει ένα βοηθητικό μέσο για την εκκένωση των επιβατών λόγω έκτακτης ανάγκης και το οποίο είναι οπλισμένο να τεθεί σε λειτουργία αυτόματα.

JAR-OPS 1.320
Καθίσματα, ζώνες και ιμάντες ασφαλείας

α) Μέλη πληρώματος

(1) Στη διάρκεια απογείωσης και προσγείωσης, καθώς και όποτε κρίνεται απαραίτητο από τον κυβερνήτη για λό-

γους ασφάλειας, κάθε μέλος πληρώματος προσδένεται κατάλληλα με όλες τις ζώνες και τους ιμάντες ασφαλείας που διατίθενται.

(2) Κατά τη διάρκεια των άλλων φάσεων της πτήσης, κάθε μέλος του πληρώματος πτήσης στο θάλαμο διακυβέρνησης θα έχει τη ζώνη ασφαλείας δεμένη εφόσον βρίσκεται στη θέση του.

β) Επιβάτες

(1) Πριν από την απογείωση και την προσγείωση, και κατά τη διάρκεια της τροχοδρόμησης, καθώς και όποτε κρίνεται απαραίτητο για λόγους ασφαλείας, ο κυβερνήτης εξασφαλίζει ότι κάθε επιβάτης του αεροσκάφους καταλαμβάνει μία θέση ή θέση-κρεβάτι και είναι προσδεμένος κατάλληλα με τη ζώνη ή όπου διατίθεται, με τον ιμάντα ασφαλείας σωστά τοποθετημένο.

(2) Ο αερομεταφορέας προβλέπει και ο κυβερνήτης εξασφαλίζει ότι η πολλαπλή κατοχή θέσεων του αεροπλάνου μπορεί να επιτραπεί μόνο σε συγκεκριμένα καθίσματα και πραγματοποιείται μόνο για έναν ενήλικα και ένα νήπιο που ασφαλίζονται κατάλληλα με πρόσθετη κυκλική ζώνη ή άλλου είδους συγκράτησης.

JAR-OPS 1.325
Ασφάλιση θαλάμου επιβατών και χώρου(-ων) διαχείρισης εδεσμάτων και ποτών (galley(s))

α) Ο αερομεταφορέας καθιερώνει διαδικασίες ώστε να εξασφαλίζει ότι πριν την τροχοδρόμηση, την απογείωση και την προσγείωση όλοι οι έξοδοι και οι διάδρομοι διαφυγής είναι ελεύθεροι.

β) Ο κυβερνήτης εξασφαλίζει ότι πριν την απογείωση και την προσγείωση, και όποτε κρίνεται απαραίτητο για λόγους ασφαλείας, όλος ο εξοπλισμός και οι αποσκευές έχουν ασφαλιστεί κατάλληλα.

JAR-OPS 1.330
Δυνατότητα πρόσβασης στον εξοπλισμό επείγουσας ανάγκης

Ο κυβερνήτης εξασφαλίζει ότι ο σχετικός εξοπλισμός επείγουσας ανάγκης παραμένει εύκολα προσιτός για άμεση χρήση.

JAR-OPS 1.335
Κάπνισμα μέσα στο αεροπλάνο

α) Ο κυβερνήτης εξασφαλίζει ότι κανένα πρόσωπο που ευρίσκεται στο αεροπλάνο δεν επιτρέπεται να καπνίζει:

(1) όποτε κρίνεται απαραίτητο για λόγους ασφάλειας,

(2) ενώ το αεροπλάνο βρίσκεται στο έδαφος εκτός εάν επιτραπεί ειδικά σύμφωνα με τις διαδικασίες που καθορίζονται στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης,

(3) έξω από καθορισμένες περιοχές καπνίσματος, στο διάδρομο (στους διαδρόμους) και στην τουαλέτα (στις τουαλέτες),

(4) σε διαμερίσματα φορτίου και/ή άλλους χώρους όπου μεταφέρονται φορτία τα οποία δεν είναι αποθηκευμένα σε πυρασφαλή κιβώτια ούτε καλύπτονται από πανί ανθεκτικό στις φλόγες και

(5) στους χώρους εκείνους του θαλάμου όπου παρέχεται οξυγόνο.

JAR-OPS 1.340
Μετεωρολογικές συνθήκες

α) Σε πτήση δι' οργάνων (IFR), ο κυβερνήτης:

(1) Δεν αρχίζει την απογείωση, ούτε

(2) συνεχίζει πέρα από το σημείο από το οποίο ισχύει αναθεωρημένο σχέδιο πτήσης στην περίπτωση επανασχεδιασμού εν πτήση,

εκτός εάν είναι διαθέσιμες πληροφορίες οι οποίες δείχνουν ότι οι αναμενόμενες καιρικές συνθήκες στο αεροδρόμιο προορισμού και/ή στο(στα) απαιτούμενο(-α) αεροδρόμιο(-α) εναλλαγής που υπαγορεύονται στο JAR-OPS 1.295, είναι ίσες ή ανώτερες από τα ελάχιστα σχεδιασμού, που υπαγορεύονται στο JAR-OPS 1.297.

β) Σε πτήση δι' οργάνων (IFR) ο κυβερνήτης δεν συνεχίζει πέρα από:

(1) Το αποφασιστικό σημείο (decision point) όταν χρησιμοποιείται η διαδικασία αποφασιστικού σημείου, ή

(2) το προκαθορισμένο σημείο όταν χρησιμοποιείται η διαδικασία του προκαθορισμένου σημείου,

εκτός εάν είναι διαθέσιμες πληροφορίες που δείχνουν ότι οι αναμενόμενες καιρικές συνθήκες στο προορισμό και/ή στο(στα) αεροδρόμιο(α) εναλλαγής προορισμού που υπαγορεύονται στο JAR-OPS 1.295, είναι ίσες ή ανώτερες από τα ισχύοντα επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου, που υπαγορεύονται στο JAR-OPS 1.225.

γ) Σε πτήση δι' οργάνων (IFR), ο κυβερνήτης δεν συνεχίζει την πτήση προς το αεροδρόμιο του προγραμματισμένου προορισμού εκτός εάν οι πλέον πρόσφατες διαθέσιμες πληροφορίες δείχνουν ότι, κατά την αναμενόμενη ώρα άφιξης, οι καιρικές συνθήκες που επικρατούν στο προορισμό ή σε ένα τουλάχιστον αεροδρόμιο εναλλαγής προορισμού, είναι ίσες ή ανώτερες από τα εφαρμόσιμα επιχειρησιακά ελάχιστα του αεροδρομίου.

δ) Σε πτήση με κανόνες πτήσης εξ όψεως (VFR), ο κυβερνήτης δεν αρχίζει την απογείωση εκτός εάν τα πλέον πρόσφατα δελτία ή ο συνδυασμός πλέον πρόσφατων δελτίων και προγνώσεων καιρού, δείχνουν ότι οι μετεωρολογικές συνθήκες κατά μήκος της διαδρομής ή σε εκείνο το τμήμα της διαδρομής στο οποίο η πτήση πρέπει να πραγματοποιηθεί με κανόνες πτήσης εξ όψεως(VFR), είναι τέτοιες, στο συγκεκριμένο χρονικό διάστημα, ώστε να καθίσταται εφικτή η συμμόρφωση προς τους κανόνες αυτούς.

JAR-OPS 1.345
Πάγος και άλλα είδη αυτού

α) Ο αερομεταφορέας καθιερώνει διαδικασίες που πρέπει να τηρούνται όταν είναι αναγκαίες διαδικασίες αποπαγωποίησης και αντιπαγωποίσης καθώς και συναφείς επιθεωρήσεις του αεροπλάνου (των αεροπλάνων).

β) Ο κυβερνήτης δεν αρχίζει την απογείωση εκτός εάν οι εξωτερικές επιφάνειες δεν είναι ελεύθερες από οποιαδήποτε εναπόθεση που μπορεί να επηρεάσει δυσμενώς την επίδοση και/ή τη δυνατότητα ελέγχου του αεροπλάνου με εξαίρεση όσα επιτρέπονται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροπλάνου.

γ) Ο κυβερνήτης δεν αρχίζει πτήση εφόσον είναι γνωστό ή αναμένεται ότι θα επικρατήσουν συνθήκες παγοποίησης εκτός εάν το αεροπλάνο είναι πιστοποιημένο και εξοπλισμένο για να αντιμετωπίζει τέτοιες συνθήκες.

JAR-OPS 1.350
Εφοδιασμός με καύσιμα και λιπαντικά

Ο κυβερνήτης δεν αρχίζει πτήση εκτός εάν έχει ικανοποιηθεί ότι το αεροπλάνο είναι εφοδιασμένο τουλάχιστον με την υπολογισμένη ποσότητα καυσίμων και λιπαντικών που απαιτείται για να ολοκληρώσει με ασφάλεια την πτή-

ση, λαμβάνοντας υπόψη τις αναμενόμενες επιχειρησιακές συνθήκες.

JAR-OPS 1.355
Συνθήκες απογείωσης

Πριν αρχίσει την απογείωση, ο κυβερνήτης πρέπει να ικανοποιείται ότι, σύμφωνα με τις πληροφορίες που διαθέτει, ο καιρός στο αεροδρόμιο και η κατάσταση του διαδρόμου που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί δεν εμποδίζει ασφαλή απογείωση και αναχώρηση.

JAR-OPS 1.360
Εφαρμογή ελαχίστων απογείωσης

Πριν αρχίσει την απογείωση, ο κυβερνήτης πρέπει να βεβαιώνεται ότι η ορατότητα διαδρόμου (RVR) ή η μετεωρολογική ορατότητα προς την κατεύθυνση της απογείωσης του αεροπλάνου είναι ίση ή μεγαλύτερη από το ισχύον ελάχιστο όριο.

JAR-OPS 1.365
Ελάχιστα απόλυτα ύψη πτήσης

Ο κυβερνήτης ή ο χειριστής στον οποίο έχει ανατεθεί η εκτέλεση της πτήσης δεν πετά κάτω από τα καθορισμένα ελάχιστα απόλυτα ύψη εκτός όταν αυτό είναι απαραίτητο για την απογείωση ή την προσγείωση.

JAR-OPS 1.370
Εικονικές μη φυσιολογικές καταστάσεις στην πτήση

Ο αερομεταφορέας καθιερώνει διαδικασίες ώστε να εξασφαλίζει ότι μη φυσιολογικές καταστάσεις ή καταστάσεις έκτακτης ανάγκης που απαιτούν την εφαρμογή μέρους ή του συνόλου των διαδικασιών για μη φυσιολογικές καταστάσεις ή καταστάσεις έκτακτης ανάγκης και την προσομοίωση μετεωρολογικών συνθηκών δι'οργάνων (IMC) με τεχνητά μέσα δεν προσομοιώνονται, στη διάρκεια πτήσεων δημόσιας αερομεταφοράς.

JAR-OPS 1.375
Διαχείριση καυσίμων κατά την πτήση

(Βλέπε Παράρτημα 1 στο JAR-OPS 1.375)

α) Ο αερομεταφορέας καθιερώνει διαδικασία ώστε να εξασφαλίζει ότι εκτελούνται οι έλεγχοι και η διαχείριση καυσίμων κατά την πτήση.

β) Ο κυβερνήτης εξασφαλίζει ότι η εναπομένουσα ποσότητα του χρησιμοποιήσιμου καυσίμου στη διάρκεια της πτήσης δεν είναι λιγότερη από την απαιτούμενη ποσότητα καύσιμου μέχρι να φτάσει σε ένα αεροδρόμιο στο οποίο μπορεί να πραγματοποιηθεί ασφαλής προσγείωση, με παραμένοντα τα τελικά εφεδρικά καύσιμα.

γ) Ο κυβερνήτης κηρύσσει κατάσταση έκτακτης ανάγκης όταν η πραγματική ποσότητα χρησιμοποιήσιμου καυσίμου στο αεροπλάνο είναι λιγότερη από το τελικό εφεδρικό καύσιμο.

JAR-OPS 1.380
Σκόπιμα κενό

JAR-OPS 1.385
Χρήση συμπληρωματικού οξυγόνου

Ο κυβερνήτης εξασφαλίζει ότι τα μέλη του πληρώματος διακυβέρνησης στα οποία έχει ανατεθεί η εκτέλεση ουσιωδών καθηκόντων για την ασφαλή λειτουργία του αεροπλάνου κατά τη διάρκεια της πτήσης, χρησιμοποιούν συμπληρωματικό οξυγόνο συνεχώς οποτεδήποτε το απόλυτο ύψος θαλάμου επιβατών υπερβαίνει τα 10.000 πόδια για διάστημα άνω των 30 λεπτών και οποτεδήποτε το απόλυτο ύψος θαλάμου επιβατών υπερβαίνει τα 13.000 πόδια.

JAR-OPS 1.390
Κοσμική ακτινοβολία

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να λαμβάνει υπόψη την έκθεση στην κοσμική ακτινοβολία, κατά την πτήση, όλων των μελών του πληρώματος και οφείλει να λαμβάνει τα ακόλουθα μέτρα για εκείνα τα μέλη του πληρώματος που εκτίθενται στην ακτινοβολία αυτή για περισσότερο από 1 mSv ετησίως:

(1) να προβαίνει σε εκτίμηση της έκθεσής τους,

(2) να λαμβάνει υπόψη του την εκτιμούμενη έκθεση όταν οργανώνει τα ωράρια εργασίας τους, με σκοπό να μειώσει τις δόσεις των πολύ εκτιθέμενων μελών του πληρώματος.

(3) να ενημερώνει τα ενδιαφερόμενα μέλη του πληρώματος σχετικά με τους κινδύνους για την υγεία τους που εγκυμονεί η ενδεχόμενη έκθεσής τους,

(4) να εξασφαλίζει ότι τα ωράρια εργασίας των θηλέων μελών του πληρώματος, από τη στιγμή που ανακοινώσουν στον αερομεταφορέα ότι είναι έγκυες, διατηρούν την ισοδύναμη δόση ακτινοβολίας που δέχεται το έμβρυο στο κατώτερο δυνατό επίπεδο που είναι εφικτό να επιτευχθεί και, σε κάθε περίπτωση, να εξασφαλίζει ότι η δόση αυτή δεν υπερβαίνει το 1 mSv για το υπόλοιπο διάστημα της εγκυμοσύνης, και

(5) να εξασφαλίζει ότι τηρούνται αρχεία και τα οποία γίνονται διαθέσιμα ετησίως σε κάθε μέλος πληρώματος το οποίο το αφορά.

β) (1) Ο αερομεταφορέας δεν εκτελεί πτητική λειτουργία με αεροπλάνο σε ύψος μεγαλύτερο από 15.000 μέτρα (49.000 πόδια), εκτός εάν ο εξοπλισμός που καθορίζεται στο JAR-OPS 1.680 (α) (1) βρίσκεται σε κατάσταση επιχειρησιακής λειτουργίας ή εφαρμόζει τις διαδικασίες που αναφέρονται στο JAR-OPS 1.680 (α) (2).

(2) Ο κυβερνήτης ή ο χειριστής στον οποίο έχει ανατεθεί η εκτέλεση της πτήσης αρχίζει κάθοδο αμέσως μόλις είναι εφικτό όταν γίνει υπέρβαση των οριακών τιμών της τιμής δόσης της συνολικής κοσμικής ακτινοβολίας που καθορίζονται στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης.

JAR-OPS 1.395
Ανίχνευση προσέγγισης εδάφους

Όταν ανιχνευθεί υπερβολική προσέγγιση στο έδαφος από οποιοδήποτε μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης ή από σύστημα προειδοποίησης προσέγγισης εδάφους (Ground Proximity Warning System, GPWS) ο κυβερνήτης ή ο χειριστής στον οποίο έχει ανατεθεί η εκτέλεση της πτήσης, εξασφαλίζει ότι πραγματοποιούνται αμέσως διορθωτικές ενέργειες για να επανέλθει σε ασφαλείς συνθήκες πτήσης.

JAR-OPS 1.400
Συνθήκες προσέγγισης και προσγείωσης

Πριν αρχίσει προσέγγιση για προσγείωση, ο κυβερνήτης πρέπει να ικανοποιείται ότι, σύμφωνα με τις πληροφορίες που διαθέτει, ο καιρός στο αεροδρόμιο και η κατάσταση του διαδρόμου που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί δεν εμποδίζουν ασφαλή προσέγγιση, προσγείωση ή αποτυχημένη προσέγγιση, λαμβάνοντας υπόψη τις πληροφορίες επιδόσεων που περιέχονται στο εγχειρίδιο πτη-

τικής εκμετάλλευσης.

JAR-OPS 1.405
Έναρξη και συνέχιση προσέγγισης

α) Ο κυβερνήτης ή ο χειριστής στον οποίο έχει ανατεθεί η εκτέλεση της πτήσης μπορεί να αρχίσει ενόργανη προσέγγιση ανεξάρτητα από την αναφερόμενη ορατότητα διαδρόμου (RVR)/μετεωρολογική ορατότητα, όμως η προσέγγιση δεν θα συνεχιστεί πέρα από τον εξωτερικό ραδιοσημαντήρα, ή αντίστοιχη θέση, εάν η αναφερόμενη ορατότητα διαδρόμου (RVR)/ μετεωρολογική ορατότητα είναι μικρότερη από τα ισχύοντα ελάχιστα.

β) Όπου δεν είναι διαθέσιμη ορατότητα διαδρόμου (RVR) ο κυβερνήτης μπορεί να εξάγει τιμή ορατότητας διαδρόμου, μετατρέποντας την αναφερόμενη μετεωρολογική ορατότητα σύμφωνα με τις διατάξεις του Παραρτήματος 1 στο JAR-OPS 1.430(η).

γ) Εάν, μετά τη διέλευση πάνω από τον εξωτερικό ραδιοσημαντήρα ή αντίστοιχη θέση σύμφωνα με το (α) ανωτέρω, η αναφερόμενη ορατότητα διαδρόμου (RVR)/ μετεωρολογική ορατότητα είναι κατώτερη από το ισχύον ελάχιστο όριο, ο κυβερνήτης μπορεί να συνεχίσει την προσέγγιση στο αποφασιστικό απόλυτο ύψος /σχετικό ύψος (DA/H) ή ελάχιστο αποφασιστικό απόλυτο ύψος/ σχετικό ύψος (MDA/H).

δ) Όταν δεν υπάρχει εξωτερικός ραδιοσημαντήρας ή αντίστοιχη θέση, ο κυβερνήτης ή ο χειριστής στον οποίο έχει ανατεθεί η εκτέλεση της πτήσης λαμβάνει την απόφαση να συνεχίσει ή να εγκαταλείψει την προσέγγιση πριν κατέβει κάτω από τα 1000 πόδια πάνω από το αεροδρόμιο στο ίχνος τελικής προσέγγισης.

ε) Η προσέγγιση μπορεί να συνεχιστεί κάτω από το αποφασιστικό απόλυτο ύψος/σχετικό ύψος(DA/H) ή ελάχιστο αποφασιστικό απόλυτο ύψος/σχετικό ύψος (MDA/H)και η προσγείωση μπορεί να ολοκληρωθεί με την προϋπόθεση ότι το η απαιτούμενη οπτική επαφή έχει επιτευχθεί στο αποφασιστικό απόλυτο ύψος/σχετικό ύψος (DA/H) ή ελάχιστο αποφασιστικό απόλυτο ύψος/σχετικό ύψος (MDA/H)και μπορεί να διατηρηθεί.

JAR-OPS 1.410
Επιχειρησιακές διαδικασίες – ύψος διασταύρωσης του κατωφλίου

Ο αερομεταφορέας πρέπει να καθιερώνει επιχειρησιακές διαδικασίες σχεδιασμένες ώστε να εξασφαλίζει ότι το αεροπλάνο που χρησιμοποιείται για να εκτελέσει προσεγγίσεις ακριβείας διασταυρώνει το κατώφλι με ένα ασφαλές περιθώριο, όταν το αεροπλάνο βρίσκεται σε διαμόρφωση θέσης προσγείωσης.

JAR-OPS 1.415
Μητρώο καταγραφής πτήσης

Ο κυβερνήτης εξασφαλίζει ότι συμπληρώνεται το μητρώο ταξιδιού (Journey Log).

JAR-OPS 1.420
Αναφορά συμβάντων

α) Συμβάντα πτήσης

(1) Ο αερομεταφορέας ή ο κυβερνήτης του αεροπλάνου αναφέρει στην Αρχή κάθε συμβάν που έθεσε σε κίνδυνο ή μπορούσε ενδεχομένως να θέσει σε κίνδυνο την ασφαλή λειτουργία πτήσης.

(2) Οι αναφορές υποβάλλονται εντός 72 ωρών από το περιστατικό, εκτός εάν αυτό παρεμποδίζεται από εξαιρετικές συνθήκες.

β) Τεχνικές ελλείψεις και υπέρβαση τεχνικών περιορισμών. Ο κυβερνήτης εξασφαλίζει ότι όλα οι τεχνικές ελλείψεις και οι υπερβάσεις των τεχνικών περιορισμών που συνέβησαν ενώ ήταν υπεύθυνος για την πτήση, καταγράφονται στο τεχνικό μητρώο του αεροπλάνου (A/C Technical Log).

γ) Συμβάντα εναέριας κυκλοφορίας. Ο κυβερνήτης υποβάλλει αναφορά συμβάντων εναέριας κυκλοφορίας, σύμφωνα με το PANS RAC του ICAO, οποτεδήποτε ένα αεροπλάνο που βρίσκεται σε πτήση κινδυνεύσει από:

(1) παρ' ολίγο σύγκρουση με κάποιο άλλο ιπτάμενο μέσο ή

(2) πλημμελείς διαδικασίες ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας ή έλλειψη συμμόρφωσης με τις ισχύουσες διαδικασίες από τις υπηρεσίες ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας ή από το πλήρωμα θαλάμου διακυβέρνησης ή

(3) ανεπάρκεια των υπηρεσιών ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας.

δ) Κίνδυνοι λόγω πτηνών και προσκρούσεις πτηνών

(1) Ο κυβερνήτης ενημερώνει αμέσως τον κατάλληλο σταθμό εδάφους οποτεδήποτε αντιλαμβάνεται ενδεχόμενο κίνδυνο από πτηνά.

(2) Ο κυβερνήτης υποβάλλει γραπτή αναφορά για προσκρούσεις πτηνών μετά την προσγείωση οποτεδήποτε το αεροπλάνο για το οποίο είναι υπεύθυνος, υφίσταται προσκρούσεις πτηνών.

ε) Έκτακτη ανάγκη κατά την πτήση με επικίνδυνα είδη επί του αεροπλάνου. Σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης κατά την πτήση, ο κυβερνήτης ενημερώνει, εφόσον το επιτρέπει η κατάσταση, την κατάλληλη μονάδα της υπηρεσίας ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας σχετικά με την ύπαρξη επί του αεροπλάνου οποιωνδήποτε επικίνδυνων ειδών.

στ) Παράνομη παρέμβαση. Μετά από πράξη παράνομης παρέμβασης επί του αεροπλάνου, ο κυβερνήτης υποβάλλει αναφορά, το ταχύτερο δυνατό, στην τοπική Αρχή και/ή στην Αρχή.

ζ) Ανωμαλίες επίγειων και ναυτιλιακών διευκολύνσεων και επικίνδυνες συνθήκες. Ο κυβερνήτης ειδοποιεί τον κατάλληλο σταθμό εδάφους το ταχύτερο δυνατό, οποτεδήποτε παρουσιάζεται ενδεχομένως επικίνδυνη κατάσταση, όπως:

(1) ανωμαλία (αντικανονικότητα) σε επίγεια ή ναυτιλιακή διευκόλυνση ή

(2) μετεωρολογικό φαινόμενο ή

(3) σύννεφο από τέφρα ηφαιστείου ή

(4) υψηλό επίπεδο ακτινοβολίας, κατά τη διάρκεια της πτήσης.

JAR-OPS 1.425
Αναφορά ατυχημάτων

α) Ο αερομεταφορέας καθιερώνει διαδικασίες ώστε να εξασφαλίζει ότι η πλησιέστερη κατάλληλη αρχή ειδοποιείται με τα ταχύτερα διαθέσιμα μέσα για κάθε ατύχημα στο οποίο εμπλέκεται το αεροπλάνο, το οποίο προκαλεί σοβαρό τραυματισμό (όπως καθορίζεται στο Παράρτημα 13 του ICAO) ή θάνατο κάποιου προσώπου ή σημαντική ζημιά στο αεροπλάνο ή σε περιουσία.

β) Ο κυβερνήτης υποβάλλει αναφορά στην Αρχή για κάθε ατύχημα επί του αεροπλάνου, το οποίο προκαλεί σοβαρό τραυματισμό ή θάνατο οποιαδήποτε προσώπου

που επιβαίνει στο αεροπλάνο, στο διάστημα που αυτός ήταν υπεύθυνος για την πτήση.

Παράρτημα 1 στο JAR-OPS 1.270
Εναποθήκευση αποσκευών και φορτίων

Οι διαδικασίες που καθιερώνει ο αερομεταφορέας προκειμένου να εξασφαλίζει ότι οι χειραποσκευές και τα φορτία εναποθηκεύονται κατάλληλα και με ασφάλεια, πρέπει να λαμβάνουν υπόψη τα ακόλουθα:

(1) Κάθε αντικείμενο που μεταφέρεται στο θάλαμο πρέπει να αποθηκεύεται αποκλειστικά σε θέση που μπορεί να το συγκρατήσει,

(2) δεν πρέπει να γίνεται υπέρβαση των περιορισμών βάρους που είναι τοιχοκολλημένοι ή βρίσκονται παραπλεύρως στους χώρους εναποθήκευσης,

(3) οι χώροι εναποθήκευσης κάτω από τα καθίσματα μπορούν να χρησιμοποιούνται μόνο εάν το κάθισμα είναι εξοπλισμένο με ράβδο συγκράτησης και οι αποσκευές έχουν τέτοιο μέγεθος που μπορούν να συγκρατηθούν επαρκώς από τον εξοπλισμό αυτό,

(4) αντικείμενα δεν πρέπει να εναποθηκεύονται σε τουαλέτες ή έναντι διαχωριστικών που δεν μπορούν να συγκρατήσουν εμπορεύματα από μετακινήσεις προς τα εμπρός, πλαγίως ή προς τα πάνω και εάν τα διαχωριστικά δεν έχουν τοιχοκολλημένη ανακοίνωση που προσδιορίζει το μέγιστο βάρος που μπορεί να τοποθετηθεί εκεί,

(5) οι αποσκευές και τα φορτία που τοποθετούνται σε ερμάρια δεν πρέπει να έχουν μέγεθος τέτοιο που να εμποδίζουν το ασφαλές κλείσιμο των θυρών με μάνδαλο,

(6) οι αποσκευές και τα φορτία δεν πρέπει να τοποθετούνται σε μέρη όπου μπορούν να εμποδίζουν την πρόσβαση σε εξοπλισμό επείγουσας ανάγκης και

(7) έλεγχοι πρέπει να γίνονται πριν από την απογείωση, την προσγείωση, και οποτεδήποτε οι φωτεινές ενδείξεις πρόσδεσης των ζωνών ασφαλείας ανάβουν ή διαφορετικά δοθεί παρόμοια εντολή για να εξασφαλισθεί ότι οι αποσκευές εναποθηκεύονται σε μέρος όπου δεν μπορούν να εμποδίζουν την εκκένωση του αεροσκάφους ή δεν προκαλούν τραυματισμό από πτώση (ή άλλη μετακίνηση) και να είναι κατάλληλοι για τη συγκεκριμένη φάση της πτήσης.

Παράρτημα 1 στο JAR-OPS 1.305
Ανεφοδιασμός/αφαίρεση καυσίμων ενώ οι επιβάτες επιβιβάζονται, ευρίσκονται στο αεροπλάνο ή αποβιβάζονται

Ο αερομεταφορέας πρέπει να καθιερώσει επιχειρησιακές διαδικασίες για τον ανεφοδιασμό/αφαίρεση καυσίμων ενώ οι επιβάτες επιβιβάζονται, ευρίσκονται στο αεροπλάνο ή αποβιβάζονται, ώστε να εξασφαλίζει ότι λαμβάνονται οι ακόλουθες προφυλάξεις:

(1) Ένα εξουσιοδοτημένο πρόσωπο πρέπει να παραμένει σε μία καθορισμένη θέση κατά τη διάρκεια λειτουργιών ανεφοδιασμού καυσίμου με επιβάτες στο αεροπλάνο. Το εξουσιοδοτημένο αυτό πρόσωπο πρέπει να είναι ικανό να εκτελέσει διαδικασίες επείγουσας ανάγκης όσον αφορά την πυροπροστασία και την πυρόσβεση, το χειρισμό επικοινωνιών καθώς και την έναρξη και την καθοδήγηση εκκένωσης,

(2) το πλήρωμα, το προσωπικό και οι επιβάτες πρέπει να προειδοποιούνται ότι θα πραγματοποιηθεί ανεφοδιασμός/αφαίρεση καυσίμων,

(3) οι ενδείξεις «Δέστε τις ζώνες ασφαλείας» («Fasten Seat Belts») πρέπει να είναι σβηστές,

(4) οι ενδείξεις «ΑΠΑΓΟΡΕΥΕΤΑΙ ΤΟ ΚΑΠΝΙΣΜΑ» («NO SMOKING») πρέπει να είναι αναμμένες, μαζί με τον εσωτερικό φωτισμό, ώστε να είναι δυνατός ο εντοπισμός των εξόδων κινδύνου,

(5) στους επιβάτες πρέπει να δοθούν οδηγίες να λύσουν τις ζώνες των καθισμάτων τους και να μην καπνίζουν,

(6) επί του αεροπλάνου πρέπει να βρίσκεται επαρκές προσωπικό που διαθέτει τα κατάλληλα προσόντα, το οποίο θα βρίσκεται σε κατάσταση ετοιμότητας για άμεση εκκένωση επείγουσας ανάγκης,

(7) εάν ανιχνευθεί η παρουσία ατμών καυσίμου στο εσωτερικό του αεροπλάνου ή δημιουργηθεί οποιοσδήποτε άλλος κίνδυνος κατά την διάρκεια ανεφοδιασμού /αφαίρεσης καυσίμου, ο ανεφοδιασμός πρέπει να σταματά αμέσως,

(8) ο χώρος του εδάφους κάτω από τις εξόδους που προορίζονται για εκκένωση επείγουσας ανάγκης και οι περιοχές ανάπτυξης ολισθητήρα πρέπει να διατηρούνται καθαροί και

(9) πρόβλεψη πρέπει να υπάρχει για ασφαλή και γρήγορη εκκένωση.

Παράρτημα 1 στο JAR-OPS 1.375
Διαχείριση καυσίμων κατά την πτήση

α) Έλεγχοι καυσίμου κατά την πτήση

(1) Ο κυβερνήτης πρέπει να εξασφαλίζει ότι σε τακτά διαστήματα διεξάγονται έλεγχοι των καυσίμων κατά τη διάρκεια της πτήσης. Τα εναπομένοντα καύσιμα πρέπει να καταγράφονται και να αξιολογούνται προκειμένου:

i) να συγκρίνεται η πραγματική κατανάλωση με την προγραμματισμένη κατανάλωση,

ii) να ελέγχεται ότι τα εναπομένοντα καύσιμα αρκούν για την ολοκλήρωση της πτήσης και

iii) να υπολογίζονται τα καύσιμα που αναμένεται να εναπομείνουν κατά την άφιξη στον προορισμό.

(2) Τα σχετικά δεδομένα καυσίμου πρέπει να καταγράφονται.

β) Διαχείριση καυσίμων κατά την πτήση. Εάν, ως επακόλουθο ελέγχου των καυσίμων στη διάρκεια της πτήσης, τα καύσιμα που αναμένεται να εναπομείνουν κατά την άφιξη στον προορισμό είναι λιγότερα από τα απαιτούμενα καύσιμα εναλλαγής συν τα τελικά εφεδρικά καύσιμα, ο κυβερνήτης πρέπει να λαμβάνει υπόψη τις συνθήκες εναέριας κυκλοφορίας και επιχειρησιακές συνθήκες που επικρατούν στο αεροδρόμιο προορισμού, κατά μήκος της διαδρομής αλλαγής κατεύθυνσης προς αεροδρόμιο εναλλαγής και στο εναλλακτικό αεροδρόμιο προορισμού, όταν αποφασίζει να κατευθυνθεί στο αεροδρόμιο προορισμού ή να παρεκκλίνει από την πορεία του, έτσι ώστε να προσγειωθεί με όχι λιγότερα από τα τελικά εφεδρικά καύσιμα.

γ) Εάν, ως επακόλουθο ελέγχου των καυσίμων στη διάρκεια της πτήσης, σε πτήση προς ένα απομονωμένο αεροδρόμιο προορισμού, τα καύσιμα που αναμένεται να έχουν εναπομείνει στο σημείο της τελευταίας πιθανής παρέκκλισης είναι λιγότερα από το άθροισμα των:

(1) καυσίμων για παρέκκλιση προς εναλλακτικό αεροδρόμιο διαδρομής το οποίο έχει επιλεγεί σύμφωνα με το JAR-OPS 1.297(γ),

(2) των εφεδρικών καυσίμων και

(3) των τελικών εφεδρικών καυσίμων,

ο κυβερνήτης πρέπει:

i) είτε να παρεκκλίνει, είτε

ii) να συνεχίσει την πορεία προς τον προορισμό, με την προϋπόθεση ότι στο αεροδρόμιο προορισμού είναι διαθέσιμοι δύο διαφορετικοί διάδρομοι και ότι οι αναμενόμε-

νες καιρικές συνθήκες στο αεροδρόμιο προορισμού συμμορφώνονται προς εκείνες που καθορίζονται στο JAR-OPS 1.297(β)(1).

ΤΜΗΜΑ Ε
ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ ΠΑΝΤΟΣ ΚΑΙΡΟΥ

JAR-OPS 1.430
Επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου - Γενικά

(Βλέπε Παράρτημα 1 στο JAR-OPS 1.430)

α) Ο αερομεταφορέας καθορίζει, για κάθε αεροδρόμιο που σχεδιάζει να χρησιμοποιηθείχρησιμοποιεί, επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου, τα οποία δεν είναι χαμηλότερα από τις τιμές που ορίζονται στο Παράρτημα 1. Η μέθοδος καθορισμού των εν λόγω ελαχίστων πρέπει να είναι αποδεκτή από την Αρχή. Τα ελάχιστα αυτά δεν είναι χαμηλότερα από εκείνα που μπορεί να καθορισθούν για παρόμοια αεροδρόμια από το Κράτος στο οποίο βρίσκεται το αεροδρόμιο, εκτός εάν έχουν ειδικά εγκριθεί από το Κράτος αυτό.

Σημείωση: Η ανωτέρω παράγραφος δεν εμποδίζει τον υπολογισμό ελαχίστων κατά την πτήση για ένα μη προγραμματισμένο αεροδρόμιο εναλλαγής, εάν πραγματοποιείται σύμφωνα με αποδεκτή μέθοδο.

β) Κατά τον καθορισμό των επιχειρησιακών ελαχίστων αεροδρομίου τα οποία ισχύουν σε κάθε συγκεκριμένη λειτουργία, ο αερομεταφορέας πρέπει να λαμβάνει πλήρως υπόψη:

(1) τον τύπο, την επίδοση και τα χαρακτηριστικά χειρισμού του αεροπλάνου,

(2) τη σύνθεση του πληρώματος διακυβέρνησης, την επάρκεια και την πείρα τους,

(3) τις διαστάσεις και τα χαρακτηριστικά των διαδρόμων που μπορεί να επιλεγούν για χρήση,

(4) την επάρκεια και επίδοση των διαθέσιμων βοηθημάτων οπτικών και μη βοηθημάτων εδάφους,

(5) τον εξοπλισμό που φέρει το αεροπλάνο για σκοπούς ναυτιλίας και/ή ελέγχου του ίχνους πτήσης, ανάλογα με την περίπτωση, στη διάρκεια της απογείωσης, της προσέγγισης, της οριζοντίωσης πριν τη προσγείωση, της προσγείωσης, της διατήρησης στο κεντρικό άξονα του διαδρόμου μετά την προσγείωση και της αποτυχημένης προσέγγισης,

(6) τα εμπόδια στις περιοχές προσέγγισης, αποτυχημένης προσέγγισης και ανόδου που είναι απαραίτητα για την εκτέλεση των διαδικασιών έκτακτης ανάγκης και τα απαραίτητα περιθώρια αποφυγής εμποδίων,

(7) το απόλυτο/σχετικό ύψος αποφυγής εμποδίων κατά τις διαδικασίες ενόργανης προσέγγισης και

(8) τα μέσα για τον καθορισμό και την αναφορά μετεωρολογικών συνθηκών.

γ) Οι κατηγορίες αεροπλάνου που αναφέρονται στο παρόν Τμήμα πρέπει να προσδιορίζονται σύμφωνα με τη μέθοδο που καθορίζεται στο Παράρτημα 2 στο JAR-OPS 1.430 (γ).

JAR-OPS 1.435
Ορολογία

Οι όροι που χρησιμοποιούνται στο παρόν Τμήμα και δεν προσδιορίζονται στο JAR–1, έχουν την ακόλουθη έννοια:

(1) Κυκλική προσέγγιση (Circling). Το τμήμα μίας ενόργανης προσέγγισης που εκτελείται με οπτική επαφή για να φέρει ένα αεροσκάφος σε θέση προσγείωσης σε ένα διάδρομο που δεν βρίσκεται σε κατάλληλη θέση για κατ' ευθείαν προσέγγιση.

(2) Διαδικασίες χαμηλής ορατότητας(Low Visibility Procedures,LVP). Οι διαδικασίες που εφαρμόζονται σε ένα αεροδρόμιο προκειμένου να εξασφαλίζονται ασφαλείς λειτουργίες στη διάρκεια προσεγγίσεων αεροπλάνων Κατηγορίας ΙΙ και ΙΙΙ (ΚΑΤ ΙΙ/ΙΙΙ)και απογειώσεων χαμηλής ορατότητας.

(3) Απογείωση με χαμηλή ορατότητα (Low Visibility Take-Off,LVTO). Απογείωση όπου η ορατότητα διαδρόμου (RVR) είναι μικρότερη από 400 μέτρα.

(4) Σύστημα ελέγχου πτήσης. Σύστημα το οποίο περιλαμβάνει σύστημα αυτόματης προσγείωσης και/ή υβριδικό σύστημα προσγείωσης.

(5) Σύστημα ελέγχου πτήσης με παθητική λειτουργία υπό αστοχία (Fail-Passive flight control system). Σύστημα ελέγχου πτήσης με παθητική λειτουργία υπό αστοχία είναι εκείνο στο οποίο, σε περίπτωση βλάβης, δεν δημιουργείται κάποια σημαντική κατάσταση μεταβολής της ισορροπίας ή απόκλιση από το ίχνος πτήσης ή θέσης αλλά η προσγείωση δεν ολοκληρώνεται αυτόματα. Στην περίπτωση αυτόματου συστήματος ελέγχου πτήσης με παθητική λειτουργία υπό αστοχία, ο χειριστής αναλαμβάνει τον έλεγχο του αεροπλάνου μετά από βλάβη.

(6) Σύστημα ελέγχου πτήσης που λειτουργεί υπό αστοχία (Fail-Operational flight control system). Σύστημα ελέγχου πτήσης που λειτουργεί υπό αστοχία είναι εκείνο στο οποίο, σε περίπτωση βλάβης κάτω από το προειδοποιητικό ύψος , η προσέγγιση, η οριζοντίωση πριν τη προσγείωση και η προσγείωση μπορούν να ολοκληρωθούν αυτόματα. Σε περίπτωση βλάβης, το αυτόματο σύστημα προσγείωσης λειτουργεί ως σύστημα με παθητική λειτουργία υπό αστοχία.

(7) Υβριδικό σύστημα προσγείωσης που λειτουργεί υπό αστοχία(hybrid landing system). Σύστημα το οποίο αποτελείται από πρωτεύον σύστημα αυτόματης προσγείωσης που λειτουργεί υπό αστοχία και δευτερεύον ανεξάρτητο σύστημα καθοδήγησης που επιτρέπει στο χειριστή να ολοκληρώσει μία προσγείωση χειροκίνητα μετά από βλάβη στο πρωτεύον σύστημα.

Σημείωση: Ένα τυπικό δευτερεύον ανεξάρτητο σύστημα καθοδήγησης αποτελείται από ελεγχόμενη απεικόνιση δεδομένων ή ενδείξεων των οργάνων πάνω σε οθόνη (head-up display) που παρέχει καθοδήγηση η οποία συνήθως παίρνει τη μορφή εντολή πληροφορίας, αλλά μπορεί εναλλακτικά να αποτελέσει πληροφορία σχετικά με την κατάσταση (ή την παρέκκλιση).

(8) Προσέγγιση εξ' όψεως. Προσέγγιση κατά την οποία μέρος ή ολόκληρη η διαδικασία προσέγγισης δι'οργάνων δεν ολοκληρώνεται και η προσέγγιση εκτελείται με οπτική επαφή του εδάφους.

JAR-OPS 1.440
Πτητική λειτουργία με χαμηλή ορατότητα - Γενικοί κανόνες πτητικής λειτουργίας

(Βλέπε Παράρτημα 1 στο JAR-OPS 1.440).

α) Ο αερομεταφορέας δεν εκτελεί καμία πτητική λειτουργία κατηγορίας ΙΙ και ΙΙΙ, εκτός εάν:

(1) Κάθε εμπλεκόμενο αεροπλάνο έχει πιστοποιηθεί για πτητικές λειτουργίες με αποφασιστικό σχετικό ύψος χαμηλότερο από 200 πόδια, ή χωρίς αποφασιστικό σχετικό ύψος, και είναι εξοπλισμένο σύμφωνα με το JAR-AWO ή αντίστοιχο, αποδεκτό από την Αρχή.

(2) Έχει εισαγάγει και διατηρεί κατάλληλο σύστημα που καταγράφει επιτυχείς και ανεπιτυχείς προσεγγίσεις και/ή αυτόματες προσγειώσεις ώστε να παρακολουθείται η γε-

νική ασφάλεια της πτητικής λειτουργίας.
(3) Οι πτητικές λειτουργίες είναι εγκεκριμένες από την Αρχή.
(4) Το πλήρωμα θαλάμου διακυβέρνησης αποτελείται τουλάχιστον από 2 χειριστές, και
(5) Το αποφασιστικό σχετικό ύψος καθορίζεται με το ραδιοϋψόμετρο.
β) Ο αερομεταφορέας δεν εκτελεί απογειώσεις χαμηλής ορατότητας με ορατότητα διαδρόμου (RVR) χαμηλότερη από 150 μέτρα (αεροπλάνα κατηγορίας Α, Β και Γ) ή 200 μέτρα (αεροπλάνα κατηγορίας Δ) εκτός εάν έχει εγκριθεί από την Αρχή.

JAR-OPS 1.445
Πτητική λειτουργία με χαμηλή ορατότητα - παράγοντες που πρέπει να λαμβάνονται υπόψη σχετικά με το αεροδρόμιο

α) Ο αερομεταφορέας δεν χρησιμοποιεί αεροδρόμιο για πτητικές λειτουργίες κατηγορίας ΙΙ ή ΙΙΙ εκτός εάν το αεροδρόμιο έχει εγκριθεί για πτητικές λειτουργίες αυτού του είδους από το κράτος στο οποίο βρίσκεται το αεροδρόμιο.
β) Ο αερομεταφορέας επιβεβαιώνει ότι, στα αεροδρόμια εκείνα όπου πρόκειται να εκτελεσθούν πτητικές λειτουργίες χαμηλής ορατότητας, έχουν θεσπιστεί διαδικασίες χαμηλής ορατότητας (LVP) και ότι εφαρμόζονται.

JAR-OPS 1.450
Πτητική λειτουργία με χαμηλή ορατότητα - εκπαίδευση και προσόντα

(Βλέπε Παράρτημα 1 στο JAR-OPS 1.450)
Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι, πριν από την εκτέλεση απογείωσης με χαμηλή ορατότητα και πτητικών λειτουργιών κατηγορίας ΙΙ και ΙΙΙ:
(1) Κάθε μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης :
i) Ολοκληρώνει τις απαιτήσεις εκπαίδευσης και ελέγχου που καθορίζονται στο Παράρτημα 1 περιλαμβανομένης της εκπαίδευσης με εξομοιωτή πτήσης σε πτητική λειτουργία με οριακές τιμές ορατότητα διαδρόμου (RVR) και αποφασιστικού σχετικού ύψους κατάλληλου με την εγκεκριμένη κατηγορία ΙΙ/ΙΙΙ του αερομεταφορέα, και
ii) διαθέτει τα προσόντα που καθορίζονται στο Παράρτημα 1.
(2) Η εκπαίδευση και ο έλεγχος πραγματοποιούνται σύμφωνα με λεπτομερές πρόγραμμα μαθημάτων που έχει εγκριθεί από την Αρχή και περιλαμβάνεται στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης. Η εκπαίδευση αυτή είναι συμπληρωματική εκείνης που καθορίζεται στο Τμήμα ΙΔ, και
(3) Τα προσόντα του πληρώματος διακυβέρνησης είναι συγκεκριμένα για τη λειτουργία και τον τύπο του αεροπλάνου.

JAR-OPS 1.455
Πτητική λειτουργία με χαμηλή ορατότητα - επιχειρησιακές διαδικασίες

(Βλέπε Παράρτημα 1 στο JAR-OPS 1.455).
α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να καθιερώσει διαδικασίες και οδηγίες προς χρήση για απογείωση με χαμηλή ορατότητα και πτητικές λειτουργίες κατηγορίας ΙΙ και ΙΙΙ. Οι διαδικασίες αυτές πρέπει να περιλαμβάνονται στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης και περιέχουν τα καθήκοντα των μελών πληρώματος διακυβέρνησης στη διάρκεια τροχοδρόμησης, απογείωσης, προσέγγισης, οριζοντίωση πριν τη προσγείωση, προσγείωσης, της διατήρησης στο κεντρικό άξονα του διαδρόμου μετά την προσγείωση και αποτυχημένης προσέγγισης, ανάλογα με την περίπτωση.
β) Ο κυβερνήτης βεβαιώνεται ότι:
(1) η κατάσταση των οπτικών και μη οπτικών βοηθημάτων είναι ικανοποιητική πριν αρχίσει απογείωση με χαμηλή ορατότητα ή προσέγγιση κατηγορίας ΙΙ ή ΙΙΙ,
(2) οι κατάλληλες διαδικασίες χαμηλής ορατότητας, εφαρμόζονται σύμφωνα με τις πληροφορίες που λαμβάνονται από τις υπηρεσίες εναερίου εναέριας κυκλοφορίας, πριν αρχίσει απογείωση με χαμηλή ορατότητα ή προσέγγιση κατηγορίας ΙΙ ή ΙΙΙ, , και
(3) τα μέλη του πληρώματος διακυβέρνησης διαθέτουν τα κατάλληλα προσόντα πριν αρχίσουν απογείωση με χαμηλή ορατότητα, σε διάδρομο με ορατότητα (RVR) χαμηλότερη από 150 μέτρα (αεροπλάνα κατηγορίας Α, Β και Γ) ή 200 μέτρα (αεροπλάνα κατηγορίας Δ) ή προσέγγιση κατηγορίας ΙΙ ή ΙΙΙ.

JAR-OPS 1.460
Λειτουργία με χαμηλή ορατότητα - ελάχιστος εξοπλισμός

α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι το εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης περιλαμβάνει τον ελάχιστο εξοπλισμό που πρέπει να βρίσκεται σε κατάσταση επιχειρησιακής λειτουργίας κατά την έναρξη απογείωσης με χαμηλή ορατότητα ή προσέγγισης κατηγορίας ΙΙ ή ΙΙΙ, σύμφωνα με το εγχειρίδιο πτήσης αεροπλάνου (AFM) ή άλλο εγκεκριμένο επίσημο έγγραφο.
β) Ο κυβερνήτης βεβαιώνεται ότι η κατάσταση του αεροπλάνου και των σχετικών συστημάτων που χρησιμοποιούνται στον αέρα είναι κατάλληλη για τη συγκεκριμένη πτητική λειτουργία που πρόκειται να εκτελεστεί.

JAR-OPS 1.465
Ελάχιστα πτητικής λειτουργίας για πτήσεις εξ όψεως (VFR)

(Βλέπε Παράρτημα 1 στο JAR-OPS 1.465).
Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι:
(1) Οι πτήσεις εξ όψεως (VFR) διεξάγονται σύμφωνα με τους κανόνες πτήσης εξ όψεως και σύμφωνα με τον πίνακα στο Παράρτημα 1 στο JAR-OPS 1.465.
(2) Δεν αρχίζουν ειδικές πτήσεις εξ όψεως (Special VFR) όταν η ορατότητα είναι χαμηλότερη από 3 χλμ και δεν εκτελούνται όταν η ορατότητα είναι χαμηλότερη από 1,5 χλμ.

Παράρτημα 1 στο JAR-OPS 1.430
Επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου

α) Ελάχιστα Απογείωσης
(1) Γενικά
i) Τα ελάχιστα απογείωσης που καθιερώνονται από τον αερομεταφορέα πρέπει να εκφράζονται ως όρια μετεωρολογικής ορατότητας ή ορατότητας διαδρόμου (RVR), λαμβάνοντας υπόψη όλους τους σχετικούς παράγοντες για κάθε αεροδρόμιο που σχεδιάζεται να χρησιμοποιηθεί και τα χαρακτηριστικά του αεροπλάνου. Όποτε υπάρχει συγκεκριμένη ανάγκη να γίνουν αντιληπτά και να αποφευχθούν εμπόδια στην αναχώρηση και/ή για αναγκαστική προσγείωση, πρέπει να καθορίζονται συμπληρωματικοί όροι (π.χ. βάση νεφών).
ii) Ο κυβερνήτης δεν αρχίζει απογείωση εκτός εάν οι καιρικές συνθήκες στο αεροδρόμιο αναχώρησης είναι ίσες ή καλύτερες από τα ισχύοντα ελάχιστα προσγείωσης σε αυτό εκτός εάν είναι διαθέσιμο κατάλληλο εναλλακτικό αεροδρόμιο απογείωσης.
iii) Όταν η αναφερόμενη μετεωρολογική ορατότητα είναι μικρότερη από εκείνη που απαιτείται για απογείωση και

η ορατότητα διαδρόμου (RVR}δεν αναφέρεται, η απογείωση μπορεί να αρχίσει μόνο εάν ο κυβερνήτης μπορεί να καθορίσει ότι η ορατότητα διαδρόμου (RVR)/μετεωρολογική ορατότητα κατά μήκος του διαδρόμου απογείωσης είναι ίση ή μεγαλύτερη από την ελάχιστη απαιτούμενη.

iv) Όταν δεν υπάρχει αναφερόμενη μετεωρολογική ορατότητα ή ορατότητα διαδρόμου (RVR), η απογείωση μπορεί να αρχίσει μόνο εάν ο κυβερνήτης μπορεί να καθορίσει ότι η ορατότητα διαδρόμου (RVR)/μετεωρολογική ορατότητα κατά μήκος του διαδρόμου απογείωσης είναι ίση ή υψηλότερη από την ελάχιστη απαιτούμενη.

(2) Αναφορά οπτικής επαφής. Τα ελάχιστα απογείωσης πρέπει να επιλέγονται ώστε να εξασφαλίζεται επαρκής καθοδήγηση για τον έλεγχο του αεροπλάνου σε περίπτωση τόσο διακοπείσας απογείωσης σε δυσμενείς συνθήκες όσο και συνεχιζόμενης απογείωσης μετά από αστοχία της κρίσιμης μονάδας ισχύος.

(3) Απαιτούμενη ορατότητα διαδρόμου (RVR)/ μετεωρολογική ορατότητα.

i) Για πολυκινητήρια αεροπλάνα, των οποίων η επίδοση είναι τέτοια ώστε, σε περίπτωση βλάβης της κρίσιμης μονάδας ισχύος σε οποιαδήποτε σημείο κατά τη διάρκεια της απογείωσης, το αεροπλάνο μπορεί είτε να σταματήσει είτε να συνεχίσει την απογείωση έως σχετικό ύψος 1500 ποδών πάνω από το αεροδρόμιο ενώ αποφεύγει τα εμπόδια κατά τα απαιτούμενα περιθώρια, τα ελάχιστα απογείωσης που καθορίζονται από έναν αερομεταφορέα πρέπει να εκφράζονται ως τιμές ορατότητας διαδρόμου (RVR)/ μετεωρολογικής ορατότητας που δεν είναι χαμηλότερες από εκείνες που ορίζονται στον Πίνακα 1 κατωτέρω, με εξαίρεση τις διατάξεις της παραγράφου (4) κατωτέρω:

Πίνακας 1

Ορατότητα διαδρόμου (RVR)/μετεωρολογική ορατότητα για απογείωση

Ορατότητα διαδρόμου (RVR)/μετεωρολογική ορατότητα απογείωσης	
Διευκολύνσεις	Ορατότητα διαδρόμου (RVR)/ μετεωρολογική ορατότητα (Σημείωση 3)
Μηδέν (μόνο ημέρα)	500 μέτρα
Φωτισμός άκρων διαδρόμου και/ή σήμανση κεντρικής γραμμής (άξονα)	250/300 μέτρα (Σημειώσεις 1 & 2)
Φωτισμός άκρων διαδρόμου και κεντρικής γραμμής (άξονα)	200/250 μέτρα (Σημείωση 1)
Φωτισμός άκρων διαδρόμου και κεντρικής γραμμής (άξονα) και πολλαπλή πληροφορία ορατότητας διαδρόμου	150/200 μέτρα (Σημειώσεις 1 & 4)

Σημείωση 1: Οι υψηλότερες τιμές ισχύουν για αεροπλάνα κατηγορίας Δ.

Σημείωση 2: Για νυχτερινές πτητικές λειτουργίες απαιτούνται τουλάχιστον φώτα άκρων και τέλους διαδρόμου.

Σημείωση 3: Η αναφερόμενη τιμή ορατότητας διαδρόμου (RVR) /μετεωρολογικής ορατότητας που είναι αντιπροσωπευτική του αρχικού τμήματος της διαδρομής απογείωσης μπορεί να αντικατασταθεί με εκτίμηση του πιλότου.

Σημείωση 4: Η απαιτούμενη τιμή ορατότητας διαδρόμου (RVR) πρέπει να επιτευχθεί για όλα τα σχετικά σημεία αναφοράς ορατότητας διαδρόμου (RVR) , με την εξαίρεση που αναφέρεται στη Σημείωση 3 ανωτέρω.

ii) Για πολυκινητήρια αεροπλάνα των οποίων η επίδοση είναι τέτοια ώστε δεν μπορούν να συμμορφωθούν με τους όρους επίδοσης της υποπαραγράφου (α)(3)(i) σε περίπτωση βλάβης της κρίσιμης μονάδας ισχύος, ενδέχεται να είναι αναγκαίο να επαναπροσγειωθούν αμέσως και να έχουν ορατή επαφή και να αποφύγουν τα εμπόδια στην περιοχή της απογείωσης. Αεροπλάνα αυτού του είδους μπορούν να εκτελούν πτητική λειτουργία σύμφωνα με τα ακόλουθα ελάχιστα απογείωσης με την προϋπόθεση ότι μπορούν να συμμορφώνονται με τα ισχύοντα κριτήρια αποφυγής εμποδίων, υποθέτοντας κράτηση κινητήρα στο καθορισμένο σχετικό ύψος. Τα ελάχιστα απογείωσης που σχεδιάζονται από τον αερομεταφορέα πρέπει να βασίζονται στο σχετικό ύψος από το οποίο μπορεί να καταρτίζεται το καθαρό ίχνος πτήσης (net take-off flight path) μετά την απογείωση με έναν κινητήρα εκτός λειτουργίας. Τα χρησιμοποιούμενα ελάχιστα ορατότητας διαδρόμου (RVR) δεν μπορούν να είναι χαμηλότερα από τις τιμές που ορίζονται στον Πίνακα 1 ανωτέρω ή στον Πίνακα 2 κατωτέρω.

Πίνακας 2

Υποτιθέμενο σχετικό ύψος με βλάβη (κράτηση) κινητήρα πάνω από τον διάδρομο σε σχέση με ορατότητα διαδρόμου (RVR)/μετεωρολογική ορατότητα

Ορατότητα διαδρόμου (RVR)/μετεωρολογική ορατότητα απογείωσης – ίχνος πτήσης	
Υποτιθέμενο σχετικό ύψος με (κράτηση) κινητήρα πάνω από τον διάδρομο απογείωσης	Ορατότητα διαδρόμου (RVR)/μετεωρολογική ορατότητα (Σημείωση 2)
< 50 πόδια	200 μέτρα
51- 100 πόδια	300 μέτρα
101- 150 πόδια	400 μέτρα
151- 200 πόδια	500 μέτρα
201- 300 πόδια	1000 μέτρα
> 300 πόδια	1500 μέτρα (Σημείωση 1)

Σημείωση 1: Τα 1500 μ. ισχύουν επίσης εάν δεν μπο-

ρεί να προκύψει θετικό ίχνος πτήσης, μετά την απογείωση.

Σημείωση 2: Η αναφερόμενη τιμή ορατότητας διαδρόμου (RVR) / μετεωρολογικής ορατότητας που είναι αντιπροσωπευτική του αρχικού τμήματος της διαδρομής απογείωσης μπορεί να αντικατασταθεί με εκτίμηση του πιλότου.

iii) Όταν δεν υπάρχει αναφερόμενη ορατότητα διαδρόμου (RVR) ή μετεωρολογική ορατότητα, ο κυβερνήτης δεν αρχίζει απογείωση εκτός εάν μπορεί να καθορίσει ότι οι πραγματικές συνθήκες πληρούν τα ισχύοντα ελάχιστα απογείωσης.

(4) Εξαιρέσεις από τις διατάξεις της υποπαραγράφου (α)(3)(i), ανωτέρω:

i) Υπό τον όρο της έγκρισης της Αρχής, και με την προϋπόθεση ότι πληρούνται οι απαιτήσεις των παραγράφων (Α) έως (Ε) κατωτέρω, ο αερομεταφορέας μπορεί να μειώσει τα ελάχιστα απογείωσης στην ορατότητα διαδρόμου (RVR), στα 125μ (για αεροπλάνα κατηγορίας Α, Β και Γ) ή στα 150μ (για αεροπλάνα κατηγορίας Δ) όταν:

Α) είναι σε ισχύ διαδικασίες με χαμηλή ορατότητα,

Β) λειτουργεί φωτισμός κεντρικής γραμμής (άξονα) υψηλής έντασης τοποθετημένα ανά 15μ ή λιγότερο και φώτα άκρων υψηλής έντασης τοποθετημένα ανά 60μ ή λιγότερο,

Γ) τα μέλη πληρώματος διακυβέρνησης έχουν ολοκληρώσει με ικανοποιητικό τρόπο εκπαίδευση σε εξομοιωτή που έχει εγκριθεί για τη διαδικασία αυτή,

Δ) διατίθεται τμήμα 90 μέτρων, με οπτική επαφή, από το θάλαμο διακυβέρνησης στην αρχή της διαδρομής απογείωσης και

Ε) η απαιτούμενη τιμή ορατότητας διαδρόμου (RVR) έχει επιτευχθεί για όλα τα σχετικά σημεία αναφοράς ορατότητας διαδρόμου.

ii) Υπό τον όρο της έγκρισης της Αρχής, ο αερομεταφορέας αεροπλάνου που χρησιμοποιεί εγκεκριμένο σύστημα πλευρικής καθοδήγησης για απογείωση μπορεί να μειώσει τα ελάχιστα απογείωσης σε ορατότητα διαδρόμου (RVR) μικρότερη από 125μ (αεροπλάνα κατηγορίας Α, Β και Γ) ή 150μ (αεροπλάνα κατηγορίας Δ), αλλά όχι χαμηλότερη από 75μ με την προϋπόθεση ότι διατίθενται διευκολύνσεις και προστασία διαδρόμου ισοδύναμου επιπέδου προς λειτουργίες προσγείωσης κατηγορίας ΙΙΙ.

β) Προσέγγιση μη ακριβείας

(1) Ελάχιστα συστήματος

i) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι τα ελάχιστα συστήματος για διαδικασίες προσέγγισης μη-ακριβείας, οι οποίες βασίζονται στη χρησιμοποίηση συστήματος ενόργανης προσγείωσης (ILS) χωρίς ίχνος καθόδου (μόνο ραδιοβοήθημα ευθυγράμμισης διαδρόμου προσγείωσης (LLZ)), πανκατευθυντικού ραδιοφάρου πολύ υψηλής συχνότητας (VOR), μη κατευθυντικού ραδιοφάρου (NDB), προσέγγισης με ραντάρ επιτήρησης (SRA) και πολύ υψηλής συχνότητας σταθμού εύρεσης κατεύθυνσης (VDF), δεν είναι χαμηλότερα από τις τιμές ελάχιστου ύψους καθόδου (MDH) που ορίζονται στον Πίνακα 3 κατωτέρω.

Πίνακας 3

Ελάχιστα συστήματος για βοηθήματα προσέγγισης μη ακριβείας

Ελάχιστα συστήματος	
Διευκόλυνση	Χαμηλότερο MDH
ILS (χωρίς ίχνος καθόδου-LLZ)	250 πόδια
προσέγγιση με ραντάρ επιτήρησης (SRA) (τερματίζουσα σε ½ νμ)	250 πόδια
προσέγγιση με ραντάρ επιτήρησης (SRA) (τερματίζουσα σε 1 νμ)	300 πόδια
προσέγγιση με ραντάρ επιτήρησης (SRA) (τερματίζουσα σε 2 νμ)	350 πόδια
VOR	300 πόδια
VOR/DME	250 πόδια
NDB	300 πόδια
VDF (QDM & QGH)	300 πόδια

(2) Ελάχιστο σχετικό ύψος καθόδου (MDH). Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι το ελάχιστο ύψος καθόδου για προσέγγιση μη-ακριβείας δεν είναι χαμηλότερο από:

i) το σχετικό ύψος αποφυγής εμποδίων (OCH)/όριο αποφυγής εμποδίων (OCL) για την κατηγορία του αεροπλάνου· ή

ii) το ελάχιστο του συστήματος.

(3) Αναφορά οπτικής επαφής. Ο χειριστής μπορεί να μην συνεχίσει προσέγγιση κάτω από το ελάχιστο αποφασιστικό απόλυτο ύψος (MDA)/αποφασιστικό σχετικό ύψος (MDH) εκτός εάν μία τουλάχιστον από τις ακόλουθες αναφορές οπτικής επαφής για τον προβλεπόμενο διάδρομο είναι ευδιάκριτη και αναγνωρίσιμη από το χειριστή:

i) τμήματα του συστήματος φωτισμού προσέγγισης,

ii) το κατώφλι,

iii) οι σημάνσεις κατωφλίου,

iv) τα φώτα κατωφλίου,

v) τα φώτα αναγνώρισης κατωφλίου

vi) ο ενδείκτης οπτικού ίχνους καθόδου,

vii) η ζώνη επαφής τροχών α/φους στο έδαφος (touchdown zone) ή οι σημάνσεις ζώνης επαφής τροχών α/φους στο έδαφος (touchdown zone marking) κατά την προσγείωση.

viii) τα φώτα ζώνης επαφής τροχών α/φους στο έδαφος (touchdown zone lights) κατά την προσγείωση,

ix) τα φώτα άκρων διαδρόμου ή

x) άλλες αναφορές οπτικής επαφής αποδεκτές από την Αρχή.

(4) Απαιτούμενη ορατότητα διαδρόμου (RVR). Τα κατώτερα ελάχιστα που πρέπει να χρησιμοποιούνται από αερομεταφορέα για προσεγγίσεις μη- ακριβείας είναι:

Πίνακας 4α

Ορατότητα διαδρόμου (RVR) για προσέγγιση μη-ακριβείας – πλήρεις διευκολύνσεις

Ελάχιστα για προσέγγιση μη-ακριβείας				
Πλήρεις διευκολύνσεις (Σημειώσεις 1, 5, 6 και 7)				
MDH	Ορατότητα διαδρόμου (RVR)/κατηγορία αεροπλάνου			
	A	B	Γ	Δ
250–299 πόδια	800μ	800 μ	800μ	1200μ
300–449 πόδια	900μ	1000μ	1000μ	1400μ
450–649 πόδια	1000μ	1200μ	1200μ	1600μ
650 πόδια και άνω	1200μ	1400μ	1400μ	1800μ

Πίνακας 4β

Ορατότητα διαδρόμου (RVR) για προσέγγιση μη-ακριβείας – ενδιάμεσες διευκολύνσεις

Ελάχιστα για προσέγγιση μη ακριβείας				
Ενδιάμεσες διευκολύνσεις (Σημειώσεις 2, 5, 6 και 7)				
MDH	Ορατότητα διαδρόμου (RVR)/κατηγορία αεροπλάνου			
	A	B	Γ	Δ
250–299 πόδια	1000μ	1100μ	1200μ	1400μ
300–449 πόδια	1200μ	1300μ	1400μ	1600μ
450–649 πόδια	1400μ	1500μ	1600μ	1800μ
650 πόδια και άνω	1500μ	1500μ	1800μ	2000μ

Πίνακας 4γ

Ορατότητα διαδρόμου (RVR) για προσέγγιση μη-ακριβείας – βασικές διευκολύνσεις

Ελάχιστα για προσέγγιση μη-ακριβείας				
Βασικές διευκολύνσεις (Σημειώσεις 3, 5, 6 και 7)				
MDH	Ορατότητα διαδρόμου (RVR)/κατηγορία αεροπλάνου			
	A	B	Γ	Δ
250–299 πόδια	1200μ	1300μ	1400μ	1600μ
300–449 πόδια	1300μ	1400μ	1600μ	1800μ
450–649 πόδια	1500μ	1500μ	1800μ	2000μ
650 πόδια και άνω	1500μ	1500μ	2000μ	2000μ

Πίνακας 4δ

Ορατότητα διαδρόμου (RVR) για προσέγγιση μη ακριβείας – χωρίς διευκολύνσεις φώτων προσέγγισης

Ελάχιστα για προσέγγιση μη-ακριβείας				
Χωρίς φώτων προσέγγισης (Σημειώσεις 4, 5, 6 και 7)				
MDH	Ορατότητα διαδρόμου (RVR)/κατηγορία αεροπλάνου			
	A	B	Γ	Δ
250–299 πόδια	1000μ	1500μ	1600μ	1800μ
300–449 πόδια	1500μ	1500μ	1800μ	2000μ
450–649 πόδια	1500μ	1500μ	2000μ	2000μ
650 πόδια και άνω	1500μ	1500μ	2000μ	2000μ

Σημείωση 1: Οι πλήρεις διευκολύνσεις περιλαμβάνουν σημάνσεις διαδρόμου, 720μ ή περισσότερο από τα φώτα προσέγγισης υψηλής/μέσης έντασης, φώτα άκρων διαδρόμου, φώτα κατωφλίου και φώτα τέλους διαδρόμου. Τα φώτα πρέπει να είναι αναμμένα.

Σημείωση 2: Οι ενδιάμεσες διευκολύνσεις περιλαμβάνουν σημάνσεις διαδρόμου 420μ -719μ από τα φώτα προσέγγισης υψηλής/μέσης έντασης, φώτα άκρων διαδρόμου, φώτα κατωφλίου κατωφλίου και φώτα τέλους διαδρόμου. Τα φώτα πρέπει να είναι αναμμένα.

Σημείωση 3: Οι βασικές διευκολύνσεις περιλαμβάνουν σημάνσεις διαδρόμου, <420μ από τα φώτα προσέγγισης υψηλής/μέσης έντασης, οποιοδήποτε μήκος από τα φώτα προσέγγισης χαμηλής έντασης, φώτα άκρων διαδρόμου, φώτα κατωφλίού και φώτα τέλους διαδρόμου. Τα φώτα πρέπει να είναι αναμμένα.

Σημείωση 4: Οι διευκολύνσεις χωρίς φώτα προσέγγισης περιλαμβάνουν σημάνσεις διαδρόμου, φώτα άκρων διαδρόμου, φώτα κατωφλίου, φώτα τέλους διαδρόμου ή καθόλου φώτα.

Σημείωση 5: Οι πίνακες ισχύουν μόνο για συμβατικές προσεγγίσεις με ονομαστικό ίχνος καθόδου έως και 4°. Μεγαλύτερες γωνίες ίχνους καθόδου απαιτούν συνήθως η καθοδήγηση οπτικού ίχνους καθόδου (π.χ. PAPI) να είναι επίσης ορατή στο ελάχιστο σχετικό ύψος καθόδου (MDH).

Σημείωση 6: Οι ανωτέρω αριθμοί είναι είτε η αναφερόμενη ορατότητα διαδρόμου (RVR) είτε η μετεωρολογική ορατότητα που μετατρέπεται σε ορατότητα διαδρόμου (RVR) σύμφωνα με τις διατάξεις της υποπαραγράφου (η) κατωτέρω.

Σημείωση 7: Το Ελάχιστο Σχετικό Ύψος Καθόδου (MDH) που αναφέρεται στον Πίνακα 4α, 4β, 4γ και 4δ αφορά στον αρχικό υπολογισμό του MDH. Όταν επιλέγεται η συσχετιζόμενη ορατότητα διαδρόμου (RVR), δεν είναι ανάγκη να λαμβάνεται υπόψη η στρογγυλοποίηση στα πλησιέστερα δέκα πόδια, η οποία μπορεί να έχει πραγματοποιηθεί για επιχειρησιακούς σκοπούς, π.χ. μετατροπή σε ελάχιστο αποφασιστικό απόλυτο ύψος.

(5) Νυχτερινές επιχειρησιακές λειτουργίες. Για νυχτερινές επιχειρησιακές λειτουργίες, πρέπει να είναι αναμμένα τουλάχιστον τα φώτα άκρων διαδρόμου, κατωφλίου και τέλους διαδρόμου.

γ) Προσέγγιση ακριβείας - πτητικές λειτουργίες κατηγορίας Ι

(1) Γενικά. Πτητική λειτουργία κατηγορίας Ι είναι ενόργανη προσέγγιση και προσγείωση ακριβείας με χρησιμοποίηση ILS, MLS ή PAR με αποφασιστικό σχετικό ύψος όχι μικρότερο από 200 πόδια και ορατότητα διαδρόμου (RVR) όχι μικρότερη από 550 μέτρα.

(2) Αποφασιστικό σχετικό ύψος(DH). Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι το αποφασιστικό σχετικό ύψος που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί για προσέγγιση ακριβείας κατηγορίας Ι, δεν είναι μικρότερο από:

i) Το ελάχιστο αποφασιστικό σχετικό ύψος που καθορίζεται στο εγχειρίδιο πτήσης αεροπλάνου (AFM) εάν αναφέρεται,

ii) το ελάχιστο σχετικό ύψος στο οποίο μπορεί να χρησιμοποιηθεί το βοήθημα της προσέγγισης ακριβείας χωρίς την απαιτούμενη αναφορά οπτικής επαφής,

iii) το σχετικό ύψος αποφυγής εμποδίων(OCH)/όριο αποφυγής εμποδίων (OCL) για την κατηγορία του αεροπλάνου ή

iv) 200 πόδια.

(3) Αναφορά οπτικής επαφής. Ο χειριστής δεν μπορεί να συνεχίσει προσέγγιση κάτω από το αποφασιστικό σχετικό ύψος της κατηγορίας Ι, που καθορίζεται σύμφωνα με τη υποπαράγραφο (γ)(2) ανωτέρω, εκτός εάν μία τουλάχιστον από τις ακόλουθες αναφορές οπτικής επαφής για τον προβλεπόμενο διάδρομο είναι ευδιάκριτη και αναγνωρίσιμη από το χειριστή:

i) τμήματα του συστήματος φωτισμού προσέγγισης,

ii) το κατώφλι,

iii) οι σημάνσεις κατωφλίου,

iv) τα φώτα κατωφλίου,

v) τα φώτα αναγνώρισης κατωφλίου,

vi) ο ενδείκτης οπτικού ίχνους καθόδου,

vii) η ζώνη επαφής τροχών α/φους στο έδαφος (touchdown zone) ή οι σημάνσεις ζώνης επαφής τροχών α/φους στο έδαφος (touchdown zone marking) κατά την προσγείωση.

viii) τα φώτα ζώνης επαφής τροχών α/φους στο έδαφος (touchdown zone) κατά την προσγείωση, ή

ix) ο φωτισμός των άκρων του διαδρόμου.

(4) Απαιτούμενη ορατότητα διαδρόμου (RVR). Τα κατώτερα ελάχιστα που πρέπει να χρησιμοποιούνται από αερομεταφορέα για πτητικές λειτουργίες κατηγορίας Ι είναι:

Πίνακας 5

Ορατότητα διαδρόμου (RVR) για προσέγγιση κατηγορίας Ι σε σχέση με τις διευκολύνσεις και το αποφασιστικό σχετικό ύψος

Ελάχιστα κατηγορίας Ι				
DH (Σημ 7)	Διευκολύνσεις / ορατότητα διαδρόμου (RVR) (Σημ 5)			
	Πλήρ. (Σημ 1 και 6)	Ενδμ. (Σημ 2 και 6)	Βασ. (Σημ 3 και 6)	Χωρίς (Σημ 4 και 6)
200 πόδια	550μ	700μ	800μ	1000μ
201- 250 πόδια	600μ	700μ	800μ	1000μ
251-300 πόδια	650μ	800μ	900μ	1200μ
301 πόδια και άνω	800μ	900μ	1000μ	1200μ

Σημείωση 1: Οι πλήρεις διευκολύνσεις περιλαμβάνουν σημάνσεις διαδρόμου 720μ ή περισσότερο από τα φώτα προσέγγισης υψηλής / μέσης έντασης, φώτα άκρων διαδρόμου, φώτα κατωφλίου κατωφλίου και φώτα τέλους διαδρόμου. Τα φώτα πρέπει να είναι αναμμένα.

Σημείωση 2: Οι ενδιάμεσες διευκολύνσεις περιλαμβάνουν σημάνσεις διαδρόμου 420μ-719μ από τα φώτα προσέγγισης υψηλής/μέσης έντασης, φώτα άκρων διαδρόμου, φώτα κατωφλίου και φώτα τέλους διαδρόμου. Τα φώτα πρέπει να είναι αναμμένα.

Σημείωση 3: Οι βασικές διευκολύνσεις περιλαμβάνουν σημάνσεις διαδρόμου, <420μ από τα φώτα προσέγγισης υψηλής/μέσης έντασης, οποιοδήποτε μήκος από τα φώτα προσέγγισης χαμηλής έντασης, φώτα άκρων διαδρό-

μου, φώτα κατωφλίου και φώτα τέλους διαδρόμου. Τα φώτα πρέπει να είναι αναμμένα.

Σημείωση 4: Οι διευκολύνσεις χωρίς φώτα προσέγγισης περιλαμβάνουν σημάνσεις διαδρόμου, φώτα άκρων διαδρόμου, φώτα κατωφλίου, φώτα τέλους διαδρόμου ή καθόλου φώτα.

Σημείωση 5: Οι ανωτέρω αριθμοί είναι είτε η αναφερόμενη ορατότητα διαδρόμου (RVR) είτε η μετεωρολογική ορατότητα που μετατρέπεται σε ορατότητα διαδρόμου (RVR) σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου (η) κατωτέρω.

Σημείωση 6: Ο πίνακας ισχύει μόνο για συμβατικές προσεγγίσεις με γωνία ίχνους καθόδου έως και 4°.

Σημείωση 7: Το αποφασιστικό σχετικό ύψος (DH) που καθορίζεται στον Πίνακα 5 αναφέρεται στον αρχικό υπολογισμό του DH. Όταν επιλέγεται η συσχετιζόμενη ορατότητα διαδρόμου (RVR), δεν είναι ανάγκη να λαμβάνεται υπόψη η στρογγυλοποίηση στα πλησιέστερα δέκα πόδια, η οποία μπορεί να έχει πραγματοποιηθεί για επιχειρησιακούς σκοπούς (π.χ. μετατροπή σε αποφασιστικό απόλυτο ύψος).

(5) Πτητική λειτουργία μονομελούς πληρώματος. Για πτητική λειτουργία μονομελούς πληρώματος, ο αερομεταφορέας πρέπει να υπολογίζει την ελάχιστη ορατότητα διαδρόμου (RVR) για όλες τις προσεγγίσεις σύμφωνα με το JAR-OPS 1.430 και το παρόν Παράρτημα. Ορατότητα διαδρόμου (RVR) μικρότερη από 800 μέτρα δεν επιτρέπεται εκτός εάν χρησιμοποιείται κατάλληλος αυτόματος πιλότος σε συνδυασμό με σύστημα ενόργανης διαδικασίας προσγείωσης (ILS) ή σύστημα προσγείωσης μικροκυμάτων (MLS), περίπτωση κατά την οποία ισχύουν τα συνήθη ελάχιστα. Το αποφασιστικό σχετικό ύψος που εφαρμόζεται δεν πρέπει να είναι μικρότερο από 1,25 φορές το ελάχιστο σχετικό ύψος χρήσης του αυτομάτου πιλότου.

(6) Νυχτερινές επιχειρησιακές λειτουργίες. Για νυχτερινές επιχειρησιακές λειτουργίες, πρέπει να είναι αναμμένα τουλάχιστον τα φώτα άκρων διαδρόμου, κατωφλίου και τέλους διαδρόμου.

δ) Προσέγγιση ακριβείας – πτητικές λειτουργίες κατηγορίας II

(1) Γενικά. Πτητική λειτουργία κατηγορίας II είναι ενόργανη προσέγγιση και προσγείωση ακριβείας με τη χρήση συστήματος ενόργανης προσγείωσης (ILS) ή συστήματος προσγείωσης μικροκυμάτων (MLS) με:

i) αποφασιστικό σχετικό ύψος κάτω από 200 πόδια αλλά όχι μικρότερο από 100 πόδια και

ii) ορατότητα διαδρόμου (RVR) τουλάχιστον 300 μέτρα.

(2) Αποφασιστικό σχετικό ύψος. Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι το αποφασιστικό σχετικό ύψος για πτητική λειτουργία κατηγορίας II δεν είναι μικρότερο από:

i) το ελάχιστο αποφασιστικό σχετικό ύψος που καθορίζεται στο AFM, εάν αναφέρεται,

ii) το ελάχιστο σχετικό ύψος στο οποίο μπορεί να χρησιμοποιηθεί το βοήθημα της προσέγγισης ακριβείας χωρίς την απαιτούμενη αναφορά οπτικής επαφής,

iii) το σχετικό ύψος αποφυγής εμποδίων (OCH)/όριο αποφυγής εμποδίων (OCL) για την κατηγορία του αεροπλάνου,

iv) το αποφασιστικό σχετικό ύψος στο οποίο το πλήρωμα θαλάμου διακυβέρνησης είναι εξουσιοδοτημένο να εκτελεί πτητική λειτουργία ή

v) 100 πόδια.

(3) Αναφορά οπτικής επαφής. Ο χειριστής μπορεί να μην συνεχίσει προσέγγιση κάτω από το αποφασιστικό σχετικό ύψος κατηγορίας II, που καθορίζεται σύμφωνα με την υποπαράγραφο (δ)(2) ανωτέρω, εκτός εάν επιτυγχάνεται, και η οποία μπορεί να διατηρηθεί, αναφορά οπτικής επαφής που περιέχει, τμήμα από 3 τουλάχιστον διαδοχικά φώτα που είναι φώτα της κεντρικής γραμμής (του άξονα) προσέγγισης ή φώτα ζώνης επαφής τροχών α/φους στο έδαφος (touchdown zone) κατά την προσγείωση ή φώτα κεντρικής γραμμής (άξονα) διαδρόμου ή φώτα τέλους διαδρόμου ή συνδυασμός αυτών. Η αναφορά οπτικής επαφής πρέπει να περιλαμβάνει ένα πλευρικό στοιχείο της μορφολογίας του εδάφους, π.χ. φωτισμό προσέγγισης ή το κατώφλι διαδρόμου προσγείωσης ή συστοιχία φώτων ζώνης επαφής τροχών α/φους στο έδαφος (touchdown zone) κατά την προσγείωση.

(4) Απαιτούμενη ορατότητα διαδρόμου (RVR). Τα κατώτερα ελάχιστα που πρέπει να χρησιμοποιούνται από αερομεταφορέα για πτητικές λειτουργίες κατηγορίας II είναι:

Πίνακας 6

Ορατότητα διαδρόμου (RVR) για προσέγγιση κατηγορίας II σε σχέση με το DH

Ελάχιστα κατηγορίας II		
DH	Χρήση του αυτομάτου πιλότου κάτω από το DH (Βλέπε Σημείωση 1)	
	RVR/ αεροπλάνο κατηγορίας Α, Β & Γ	RVR)/ αεροπλάνο κατηγορίας Δ
100-120 πόδια	300 μ	300μ (Σημ 2)/350 μ
121-140 πόδια	400 μ	400 μ
141 πόδια και πάνω	450 μ	450μ

Σημείωση 1: Η αναφορά στην Χρήση του αυτομάτου πιλότου κάτω από το αποφασιστικό σχετικό ύψος (DH) στον παρόντα πίνακα, σημαίνει συνεχή χρήση του αυτόματου συστήματος ελέγχου πτήσης μέχρι σχετικό ύψος που δεν είναι μεγαλύτερο από το 80% του ισχύοντος DH. Συνεπώς, οι απαιτήσεις πτητικής ικανότητας μπορούν, μέσω του ελάχιστου σχετικού ύψους εμπλοκής για το αυτόματο σύστημα ελέγχου πτήσης, να επηρεάσουν το DH που πρέπει να χρησιμοποιηθεί.

Σημείωση 2: Τα 300 μέτρα μπορούν να χρησιμοποιηθούν για αεροπλάνο κατηγορίας Δ που πραγματοποιεί αυτόματη προσγείωση.

ε) Προσέγγιση ακριβείας – πτητικές λειτουργίες κατηγορίας III

(1) Γενικά. Οι πτητικές λειτουργίες κατηγορίας III υποδιαιρούνται ως εξής:

Πτητικές λειτουργίες κατηγορίας III Α. Ενόργανη προσέγγιση και προσγείωση ακριβείας με χρήση συστήματος ενόργανης προσγείωσης (ILS) ή συστήματος προσγείωσης μικροκυμάτων (MLS) με:

Α) αποφασιστικό σχετικό ύψος (DH) μικρότερο από 100 πόδια· και

Β) ορατότητα διαδρόμου (RVR) όχι λιγότερο από 200 μέτρα.

ii) Πτητικές λειτουργίες κατηγορίας III B. Ενόργανη προσέγγιση και προσγείωση ακριβείας με χρήση συστήματος ενόργανης προσγείωσης (ILS), ή συστήματος προσγείωσης μικροκυμάτων (MLS) με:

A) αποφασιστικό σχετικό ύψος (DH) μικρότερο από 50 πόδια, ή χωρίς αποφασιστικό σχετικό ύψος· και

B) ορατότητα διαδρόμου (RVR) μικρότερη από 200 μέτρα, αλλά όχι μικρότερη από 75 μέτρα.

Σημείωση: Όπου το DH και το RVR δεν ευρίσκονται εντός των ορίων της ίδιας κατηγορίας, το RVR θα καθορίσει πία Κατηγορίας πτητικής λειτουργίας θα πρέπει να θεωρηθεί.

(2) Αποφασιστικό σχετικό ύψος (DH). Για πτητικές λειτουργίες στις οποίες χρησιμοποιείται αποφασιστικό σχετικό ύψος, ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι το αποφασιστικό σχετικό ύψος δεν είναι μικρότερο από:

i) το ελάχιστο αποφασιστικό σχετικό ύψος που καθορίζεται στο AFM, εάν αναφέρεται,

ii) το ελάχιστο σχετικό ύψος στο οποίο μπορεί να χρησιμοποιηθεί το βοήθημα της προσέγγισης ακριβείας χωρίς την απαιτούμενη αναφορά οπτικής επαφής ή

iii) το αποφασιστικό σχετικό ύψος στο οποίο το πλήρωμα θαλάμου διακυβέρνησης είναι εξουσιοδοτημένο να εκτελεί πτητική λειτουργία.

(3) Πτητικές λειτουργίες χωρίς αποφασιστικό σχετικό ύψος. Πτητικές λειτουργίες χωρίς αποφασιστικό σχετικό ύψος μπορούν να εκτελούνται μόνο εάν:

i) Πτητική λειτουργία χωρίς αποφασιστικό σχετικό ύψος επιτρέπεται από το AFM,

ii) το βοήθημα προσέγγισης και οι διευκολύνσεις αεροδρομίου μπορούν να υποστηρίξουν πτητικές λειτουργίες χωρίς αποφασιστικό σχετικό ύψος και

iii) ο αερομεταφορέας διαθέτει έγκριση για πτητικές λειτουργίες Κατ III χωρίς αποφασιστικό σχετικό ύψος.

Σημείωση: Στην περίπτωση διαδρόμου κατηγορίας III, μπορεί να θεωρηθεί ότι δύνανται να υποστηριχθούν πτητικές λειτουργίες χωρίς αποφασιστικό σχετικό ύψος εκτός εάν υφίστανται ειδικοί περιορισμοί που είναι δημοσιευμένοι στο εγχειρίδιο αεροναυτικών πληροφοριών AIP ή περιέχονται σε αγγελία (NOTAM).

(4) Αναφορά οπτικής επαφής

i) Σε πτητικές λειτουργίες Κατηγορίας IIIA και Κατηγορία IIIB με σύστημα ελέγχου πτήσης με παθητική λειτουργία υπό αστοχία, ο χειριστής δεν μπορεί να συνεχίσει προσέγγιση κάτω από το αποφασιστικό σχετικό ύψος που καθορίζεται σύμφωνα με την υποπαράγραφο (ε)(2) ανωτέρω, εκτός εάν επιτυγχάνεται, και μπορεί να διατηρηθεί, αναφορά οπτικής επαφής που περιέχει τμήμα από 3 τουλάχιστον διαδοχικά φώτα που είναι φώτα της κεντρικής γραμμής (του άξονα) προσέγγισης ή φώτα ζώνης επαφής τροχών α/φους στο έδαφος (touchdown zone) κατά την προσγείωση ή φώτα κεντρικής γραμμής (άξονα) διαδρόμου ή φώτα τέλους διαδρόμου ή συνδυασμός αυτών.

ii) Σε πτητικές λειτουργίες Κατηγορίας IIIB με σύστημα ελέγχου πτήσης που λειτουργεί υπό αστοχία χρησιμοποιώντας αποφασιστικό σχετικό ύψος, ο χειριστής μπορεί να μη συνεχίσει προσέγγιση κάτω από το αποφασιστικό σχετικό ύψος, που καθορίζεται σύμφωνα με την υποπαράγραφο (ε)(2) ανωτέρω, εκτός εάν επιτυγχάνεται, και μπορεί να διατηρηθεί, αναφορά οπτικής επαφής που περιέχει τουλάχιστον ένα από τα φώτα της κεντρικής γραμμής (του κεντρικού άξονα).

iii) Σε πτητικές λειτουργίες Κατηγορίας III χωρίς αποφασιστικό σχετικό ύψος, δεν υπάρχει απαίτηση για οπτική επαφή με τον διάδρομο πριν από το σημείο επαφής των τροχών του α/φους στο έδαφος κατά την προσγείωση.

(5) Απαιτούμενη ορατότητα διαδρόμου (RVR). Τα κατώτερα ελάχιστα που πρέπει να χρησιμοποιούνται από αερομεταφορέα για πτητικές λειτουργίες Κατηγορίας III είναι:

Πίνακας 7

Ορατότητα διαδρόμου (RVR) για προσέγγιση Κατηγορίας III σε σχέση με συστήματα ελέγχου πτήσης και DH

Ελάχιστα Κατηγορίας III					
		Σύστημα ελέγχου πτήσης/ RVR (μέτρα)			
		Με παθητική λειτουργία υπό αστοχία	Που λειτουργεί υπό αστοχία		
			Χωρίς σύστημα τροχοδρόμησης	Με σύστημα καθοδήγησης ή ελέγχου τροχοδρόμησης	
ΚΑΤ	DH (ft)			Με παθητική λειτουργία υπό αστοχία	Που λειτουργεί υπό αστοχία
III A	< 100 πόδια	200μ (Σημ 1)	200μ	200μ	200μ
III B	< 50 πόδια	Μη εγκεκριμένα	Μη εγκεκριμένα	125μ	75μ
III B	Χωρίς DH	Μη εγκεκριμένα	Μη εγκεκριμένα	Μη εγκεκριμένη	75μ

Σημείωση 1: Σε περίπτωση πτητικών λειτουργιών με πραγματικές τιμές ορατότητας διαδρόμου (RVR) μικρότερες από 300 μέτρα, θεωρείται ότι εκτελείται επανακύκλωση σε περίπτωση βλάβης του αυτόματου πιλότου στο DH ή κάτω από αυτό.

στ) Κυκλική προσέγγιση

(1) Τα κατώτερα ελάχιστα που πρέπει να χρησιμοποιούνται από αερομεταφορέα για κυκλική προσέγγιση είναι:

Πίνακας 8

Μετεωρολογική ορατότητα και MDH για κύκλο αεροδρομίου σε σχέση με την κατηγορία αεροπλάνου

	Κατηγορία αεροπλάνου			
	A	B	Γ	Δ
MDH	400 πόδια	500 πόδια	600 πόδια	700 πόδια
Ελάχιστη μετεωρολογική ορατότητα	1500 μέτρα	1600 μέτρα	2400 μέτρα	3600 μέτρα

(2) Ο κύκλος αεροδρομίου με καθορισμένα ίχνη είναι αποδεκτή διαδικασία στο πλαίσιο των διατάξεων της παρούσης παραγράφου.

ζ) Προσέγγιση εξ' όψεως. Ο αερομεταφορέας δεν χρη-

σιμοποιεί ορατότητα διαδρόμου (RVR) χαμηλότερη από 800 μέτρα για προσέγγιση εξ' όψεως .

η) Μετατροπή αναφερόμενης μετεωρολογικής ορατότητας σε ορατότητα διαδρόμου (RVR).

(1) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι η μετατροπή της μετεωρολογικής ορατότητας σε ορατότητα διαδρόμου (RVR) δεν χρησιμοποιείται για τον υπολογισμό των ελαχίστων απογείωσης, των ελαχίστων κατηγορίας II ή III ή όταν είναι διαθέσιμη αναφερόμενη ορατότητα διαδρόμου (RVR).

(2) Κατά τη μετατροπή μετεωρολογικής ορατότητας σε ορατότητα διαδρόμου (RVR) σε όλες τις άλλες περιπτώσεις εκτός εκείνων που αναφέρονται στην υποπαράγραφο (η)(1) ανωτέρω, ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι χρησιμοποιείται ο ακόλουθος πίνακας:

Πίνακας 9

Μετατροπή ορατότητας σε ορατότητα διαδρόμου (RVR)

Στοιχεία φωτισμού σε λειτουργία	Ορατότητα διαδρόμου (RVR)= αναφερόμενη μετεωρολογική ορατότητα X	
	Ημέρα	Νύχτα
Φώτα προσέγγισης και φωτισμός διαδρόμου υψηλής έντασης	1·5	2·0
Κάθε είδους εγκατάσταση φωτισμού πλην της ανωτέρω	1·0	1·5
Χωρίς φωτισμό	1·0	Δεν έχει εφαρμογή

Παράρτημα 2 στο JAR-OPS 1.430(γ)
Κατηγορίες αεροπλάνου - επιχειρησιακές λειτουργίες παντός καιρού

(a) Ταξινόμηση αεροπλάνων

Τα κριτήρια που λαμβάνονται υπόψη για την ταξινόμηση των αεροπλάνων κατά κατηγορίες είναι η ενδεικνυόμενη ταχύτητα στο κατώφλι (V_{AT}), η οποία είναι ίση με την ταχύτητα απώλειας στήριξης (V_{SO}) επί 1,3 ή V_{S1G} επί 1,23 στη διαμόρφωση προσγείωσης με τη μέγιστη πιστοποιημένη βάρος προσγείωσης. Εάν είναι διαθέσιμες τόσο η V_{SO} όσο και η V_{S1G}, χρησιμοποιείται η υψηλότερη εξαγόμενη V_{AT}. Οι κατηγορίες αεροπλάνου που αντιστοιχούν σε τιμές V_{AT} αναφέρονται στον πίνακα που ακολουθεί:

Κατηγορία αεροπλάνου	V_{AT}
A	μικρότερη από 91 κόμβοι
B	Από 91 έως 120 κόμβοι
Γ	Από 121 έως 140 κόμβοι
Δ	Από 141 έως 165 κόμβοι
E	Από 166 έως 210 κόμβοι

Η διαμόρφωση προσγείωσης που πρέπει να λαμβάνεται υπόψη πρέπει να καθορίζεται από τον αερομεταφορέα ή από τον κατασκευαστή του αεροπλάνου.

β) Μόνιμη αλλαγή κατηγορίας (μέγιστη βάρος προσγείωσης).

(1) Ο αερομεταφορέας μπορεί να επιβάλλει μόνιμο , μικρότερο, βάρος προσγείωσης και να χρησιμοποιήσει το βάρος αυτό για να καθορίσει τη V_{AT} εάν εγκριθεί από την Αρχή.

(2) Η κατηγορία που καθορίζεται για ένα συγκεκριμένο αεροπλάνο έχει σταθερή τιμή και συνεπώς ανεξάρτητη από τις μεταβαλλόμενες καθημερινές συνθήκες των πτητικών λειτουργιών του.

Παράρτημα 1 στο JAR-OPS 1.440
Πτητικές λειτουργίες χαμηλής ορατότητας - γενικοί κανόνες επιχειρησιακών λειτουργιών

α) Γενικά. Οι ακόλουθες διαδικασίες ισχύουν για την εισαγωγή και έγκριση πτητικών λειτουργιών με χαμηλή ορατότητα.

β) Επίδειξη επιχειρησιακής λειτουργίας συστημάτων εγκατεστημένων στο αεροπλάνο. Ο αερομεταφορέας πρέπει να συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις που καθορίζονται στην ακόλουθη υποπαράγραφο (γ) όταν εισάγετε σε χώρα μέλος του JAA, ένα νέος τύπος αεροπλάνου για πτητική λειτουργία Κατηγορίας II ή III.

Σημείωση: Για τύπους αεροπλάνων που ήδη χρησιμοποιούνται για πτητικές λειτουργίες Κατηγορίας II ή III σε άλλο κράτος μέλος του JAA ισχύουν οι απαιτήσεις του αποδεικτικού προγράμματος της υποπαραγράφου (στ).

(1) Αξιοπιστία επιχειρησιακής λειτουργίας. Το ποσοστό επιτυχίας των Κατηγοριών II και III δεν πρέπει να είναι μικρότερο από εκείνο που απαιτείται κατά JAR-AWO.

(2) Κριτήρια επιτυχημένης προσέγγισης. Μία προσέγγιση θεωρείται επιτυχημένη εάν:

i) Τα κριτήρια είναι εκείνα του JAR-AWO ή ισοδύναμα αυτού,

ii) Δεν παρατηρείται καμία αστοχία σε σχετικό σύστημα του αεροπλάνου.

γ) Συλλογή δεδομένων στη διάρκεια επίδειξης της επιχειρησιακής λειτουργίας των συστημάτων εγκατεστημένων στο αεροπλάνο - Γενικά

(1) Ο αερομεταφορέας πρέπει να καθιερώσει σύστημα αναφοράς ώστε να μπορούν να πραγματοποιούνται έλεγχοι και περιοδικές επιθεωρήσεις στο διάστημα επιχειρησιακής αξιολόγησης πριν ο αερομεταφορέας λάβει άδεια για τη εκτέλεση πτητικών λειτουργιών Κατηγορίας II ή III. Το σύστημα αναφοράς πρέπει να περιλαμβάνει όλες τις επιτυχημένες και αποτυχημένες προσεγγίσεις, με τα αίτια της αποτυχίας, και να περιλαμβάνει αρχείο αστοχιών των παρελκόμενων του συστήματος. Το σύστημα αυτό αναφοράς πρέπει να βασίζεται σε αναφορές του πληρώματος πτήσης και σε αυτόματες καταχωρήσεις, όπως καθορίζεται στις ακόλουθες υποπαραγράφους (δ) και (ε).

(2) Οι καταχωρήσεις των προσεγγίσεων μπορούν να πραγματοποιούνται στη διάρκεια κανονικών πτήσεων γραμμής ή στη διάρκεια άλλων πτήσεων που εκτελούνται από τον αερομεταφορέα.

δ) Συλλογή δεδομένων στη διάρκεια επίδειξης της επιχειρησιακής λειτουργίας των συστημάτων εγκατεστημένων στο αεροπλάνο - πτητικές λειτουργίες με DH όχι χαμηλότερο από 50 πόδια

(1) Για πτητικές λειτουργίες με DH όχι χαμηλότερο από

50 πόδια, τα δεδομένα πρέπει να καταγράφονται και να αξιολογούνται από τον αερομεταφορέα και από την Αρχή, όταν είναι απαραίτητο.

(2) Είναι αρκετό να καταγράφονται τα ακόλουθα δεδομένα από το πλήρωμα θαλάμου διακυβέρνησης:

i) αεροδρόμιο και διάδρομος που χρησιμοποιούνται,

ii) καιρικές συνθήκες,

iii) χρόνος,

iv) αιτία της βλάβης που είχε ως αποτέλεσμα άστοχη προσέγγιση,

v) επάρκεια του ελέγχου ταχύτητας,

vi) την αντιστάθμιση κατά την ώρα απεμπλοκής του αυτόματου συστήματος ελέγχου πτήσης,

vii) τη συμβατότητα του αυτόματου συστήματος ελέγχου πτήσης, του συστήματος διεύθυνσης πτήσης (flight director) και άλλα πρωτογενή δεδομένα,

viii) την ένδειξη της θέσης του αεροπλάνου σε σχέση με τον κεντρικό άξονα του συστήματος ενόργανης προσγείωσης (ILS) όταν κατεβαίνει δια μέσου του ύψους των 30 μέτρων (100 ποδών) και

ix) τη θέση επαφής των τροχών του α/φους στο έδαφος κατά την προσγείωση.

(3) Ο αριθμός προσεγγίσεων, όπως έχει εγκριθεί από την Αρχή και οι οποίες πραγματοποιήθηκαν στη διάρκεια της αρχικής αξιολόγησης πρέπει να αρκετός ώστε να αποδεικνύεται ότι η επίδοση του συστήματος σε πραγματική πτητική λειτουργία εναέριας γραμμής είναι τέτοια ώστε να προκύπτει 90% εμπιστοσύνη και 95% επιτυχία προσέγγισης.

ε) Συλλογή δεδομένων στη διάρκεια επίδειξης της επιχειρησιακής λειτουργίας των συστημάτων εγκατεστημένων στο αεροπλάνο με DH μικρότερο από 50 πόδια ή χωρίς DH

(1) Για λειτουργίες με DH χαμηλότερο από 50 πόδια ή χωρίς DH, ο καταγραφέας στοιχείων πτήσης ή άλλος εξοπλισμός που δίνει τις κατάλληλες πληροφορίες, πρέπει να χρησιμοποιείται επιπροσθέτως με τις αναφορές του πληρώματος διακυβέρνησης για να επιβεβαιώνεται ότι το σύστημα έχει την ίδια απόδοση σε πραγματική πτητική λειτουργία εναέριας γραμμής με αυτή της σχεδίασης του. Είναι απαραίτητα τα ακόλουθα δεδομένα:

i) η κατανομή των παρεκκλίσεων του συστήματος ενόργανης προσγείωσης (ILS) στα 30 μέτρα (100 πόδια), στη θέση επαφής των τροχών του α/φους στο έδαφος κατά την προσγείωση και ανάλογα με την περίπτωση, στην αποσύνδεση του συστήματος διατήρησης του α/φους στο κεντρικό άξονα του διαδρόμου μετά την προσγείωση και οι μέγιστες τιμές των παρεκκλίσεων μεταξύ αυτών των σημείων· και

ii) ο βαθμός καθόδου τη στιγμή της επαφής των τροχών α/φους στο έδαφος κατά την προσγείωση.

(2) Κάθε ανωμαλία κατά την προσγείωση πρέπει να διερευνάται πλήρως χρησιμοποιώντας όλα τα διαθέσιμα δεδομένα για τον προσδιορισμό της αιτίας της.

στ) Απόδειξη κατά τη πτητική λειτουργία

Σημείωση: Ο αερομεταφορέας που πληροί τις απαιτήσεις του (β) ανωτέρω, θεωρείται ότι έχει ικανοποιήσει τις απαιτήσεις απόδειξης κατά τη διάρκεια της πτητικής λειτουργίας που περιέχονται στην παρούσα παράγραφο.

i) Το σύστημα πρέπει να επιδεικνύει αξιοπιστία και επίδοση σε επιχειρησιακές λειτουργίες επι δρομολογίων που είναι σύμφωνες προς τις αρχές του επιχειρησιακού σχεδιασμού. Πρέπει να πραγματοποιηθεί επαρκής αριθμός επιτυχημένων προσγειώσεων, όπως καθορίζεται από την Αρχή, σε επιχειρησιακές λειτουργίες επι δρομολογίων, συμπεριλαμβανομένων εκπαιδευτικών πτήσεων, χρησιμοποιώντας το σύστημα αυτόματης προσγείωσης και του συστήματος διατήρησης του α/φους στο κεντρικό άξονα του διαδρόμου μετά την προσγείωση που είναι εγκατεστημένα σε κάθε τύπο αεροπλάνου.

ii) Η επίδειξη πρέπει να πραγματοποιηθεί με τη χρησιμοποίηση Κατηγορίας ΙΙ ή Κατηγορίας ΙΙΙ συστήματος ενόργανης προσγείωσης (ILS). Ωστόσο, εάν ο αερομεταφορέας επιλέξει αυτή τη μέθοδο, οι επιδείξεις μπορούν να γίνονται με διευκολύνσεις άλλου συστήματος ενόργανης προσγείωσης (ILS) εάν καταγράφονται επαρκή δεδομένα με τα οποία μπορεί να καθορίζεται η αιτία της μη ικανοποιητικής επίδοσης.

iii) Εάν ο αερομεταφορέας έχει διαφορετικές παραλλαγές του ίδιου τύπου αεροπλάνου που χρησιμοποιεί τα ίδια βασικά συστήματα ελέγχου και απεικόνισης πτήσης, ή διαφορετικά βασικά συστήματα ελέγχου και απεικόνισης πτήσης για τον ίδιο τύπο αεροπλάνου, ο αερομεταφορέας αποδεικνύει ότι οι παραλλαγές συμμορφώνονται με τα κριτήρια επίδοσης του βασικού συστήματος, όμως δεν χρειάζεται να πραγματοποιεί πλήρη επιχειρησιακή επίδειξη για κάθε διαφορετική έκδοση.

iv) Όταν ένας αερομεταφορέας εισάγει έναν τύπο αεροπλάνου που έχει ήδη εγκριθεί από την Αρχή οποιουδήποτε κράτους μέλους του JAA για πτητικές λειτουργίες κατηγορίας ΙΙ και/ή ΙΙΙ, μπορεί να εγκριθεί μειωμένο πρόγραμμα πιστοποίησης απόδειξης.

ζ) Συνεχής παρακολούθηση

(1) Μετά την απόκτηση της αρχικής έγκρισης, οι πτητικές λειτουργίες πρέπει να παρακολουθούνται συνεχώς από τον αερομεταφορέα για να ανιχνεύεται οποιαδήποτε ανεπιθύμητη τάση πριν αυτή καταστεί επικίνδυνη. Για τη κάλυψη της παραπάνω απαίτησης μπορούν να χρησιμοποιούνται αναφορές του πληρώματος διακυβέρνησης.

(2) Οι ακόλουθες πληροφορίες πρέπει να διατηρούνται για διάστημα 12 μηνών:

i) Ο συνολικός αριθμός προσεγγίσεων, ανά τύπο αεροπλάνου, στις οποίες χρησιμοποιήθηκε εναέριος εξοπλισμός κατηγορίας ΙΙ ή ΙΙΙ για να πραγματοποιηθούν ικανοποιητικές, πραγματικές ή για άσκηση, προσεγγίσεις μέχρι τα ελάχιστα κατηγορίας ΙΙ ή ΙΙΙ και

ii) Αναφορές ανεπιτυχών προσεγγίσεων και/ή αυτόματων προσγειώσεων, ανά αεροδρόμιο και αριθμό νηολόγησης αεροπλάνου, στις ακόλουθες κατηγορίες:

Α) σφάλματα εξοπλισμού πτήσης,

Β) δυσλειτουργίες επίγειων βοηθημάτων,

Γ) αποτυχημένες προσεγγίσεις λόγω οδηγιών της υπηρεσίας ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας ή

Δ) άλλες αιτίες.

(3) Ο αερομεταφορέας πρέπει να καθιερώσει διαδικασία για την παρακολούθηση της επίδοσης του συστήματος αυτόματης προσγείωσης κάθε αεροπλάνου.

η) Μεταβατικοί περίοδοι

(1) Αερομεταφορείς χωρίς καμία προηγούμενη εμπειρία στην κατηγορία ΙΙ ή ΙΙΙ

i) Ο αερομεταφορέας χωρίς προηγούμενη εμπειρία πτητικών λειτουργιών κατηγορίας ΙΙ ή ΙΙΙ μπορεί να λάβει έγκριση για πτητικές λειτουργίες κατηγορίας ΙΙ ή ΙΙΙΑ, αφού αποκτήσει ελάχιστη πείρα 6 μηνών σε πτητικές λειτουργίες κατηγορίας Ι στο συγκεκριμένο τύπο του αεροπλάνου.

ii) Αφού συμπληρώσει 6 μήνες πτητικών λειτουργιών κατηγορίας II ή IIIΑ στο συγκεκριμένο τύπο αεροπλάνου, ο αερομεταφορέας μπορεί να λάβει έγκριση για πτητικές λειτουργίες κατηγορίας IIIΒ. Όταν χορηγεί τέτοια έγκριση, η Αρχή μπορεί να επιβάλλει, για μία πρόσθετη περίοδο, υψηλότερα ελάχιστα από τα χαμηλότερα που ισχύουν. Η αύξηση των ελαχίστων αναφέρεται συνήθως μόνο στην ορατότητα διαδρόμου (RVR) και/ή σε περιορισμό σε σχέση με πτητικές λειτουργίες χωρίς αποφασιστικό σχετικό ύψος (DH) και η αύξηση που επιλέγεται δεν πρέπει να απαιτεί οποιαδήποτε μεταβολή στις επιχειρησιακές διαδικασίες.

(2) Αερομεταφορείς με προηγούμενη πείρα κατηγορίας II ή III. Ο αερομεταφορέας με προηγούμενη εμπειρία σε πτητική λειτουργία κατηγορίας II ή III, μπορεί να λάβει έγκριση για μειωμένη μεταβατική περίοδο κατόπιν αίτησης στην Αρχή.

i) Συντήρηση του εξοπλισμού Κατηγορίας II, Κατηγορίας III και απογείωσης με χαμηλή ορατότητα (LVTO). Οι οδηγίες συντήρησης για τα συστήματα καθοδήγησης που φέρει το αεροσκάφος πρέπει να καθορίζονται από τον αερομεταφορέα, σε συνεργασία με τον κατασκευαστή, και να περιλαμβάνονται στο πρόγραμμα συντήρησης αεροπλάνου του αερομεταφορέα που καθορίζεται στο JAR-OPS 1.910, το οποίο πρέπει να εγκριθεί από την Αρχή.

Παράρτημα 1 στο JAR-OPS 1.450
Πτητικές λειτουργίες χαμηλής ορατότητα -
εκπαίδευση & προσόντα

α) Γενικά: Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι τα εκπαιδευτικά προγράμματα των μελών πληρώματος διακυβέρνησης για πτητικές λειτουργίες χαμηλής ορατότητας (Low Visibility Operations) περιλαμβάνουν δομημένα μαθήματα εκπαίδευσης τόσο στο έδαφος όσο σε εξομοιωτές και/ή σε πτήσεις. Ο αερομεταφορέας μπορεί να συντομεύσει το περιεχόμενο των μαθημάτων όπως καθορίζεται στις υποπαραγράφους (2) και (3) παρακάτω, με την προϋπόθεση ότι το περιεχόμενο του συντομευμένου τμήματος είναι αποδεκτό από την Αρχή.

(1) Τα μέλη του πληρώματος διακυβέρνησης που δεν διαθέτουν πείρα στην Κατηγορία II ή Κατηγορία III πρέπει να ολοκληρώσουν το πλήρες εκπαιδευτικό πρόγραμμα που καθορίζεται στις υποπαράγραφοι (β), (γ) και (δ) κατωτέρω.

(2) Τα μέλη του πληρώματος πτήσης με πείρα στην Κατηγορία II ή την Κατηγορία III με άλλον JAA αερομεταφορέα, μπορούν να ακολουθούν συντετμημένο εκπαιδευτικό πρόγραμμα στο έδαφος.

(3) Τα μέλη του πληρώματος διακυβέρνησης με πείρα στην Κατηγορία II ή την Κατηγορία III με τον αερομεταφορέα, μπορούν να ακολουθούν συντετμημένη σειρά μαθημάτων στο έδαφος, σε εξομοιωτή και/ή σε πτήση. Η συντετμημένη σειρά μαθημάτων πρέπει να περιλαμβάνει τουλάχιστον τις απαιτήσεις των υποπαραγράφων (δ)(1), (δ)(2)(i) ή (δ)(2)(ii), ανάλογα με την περίπτωση, και της υποπαραγράφου (δ)(3)(i).

β) Εκπαίδευση εδάφους. Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι το αρχικό τμήμα εκπαίδευσης εδάφους για πτητικές λειτουργίες με χαμηλή ορατότητα, καλύπτει τουλάχιστον:

(1) τα χαρακτηριστικά και τους περιορισμούς του συστήματος ενόργανης προσγείωσης ακριβείας (ILS) και/ή του συστήματος προσγείωσης μικροκυμάτων (MLS),

(2) τα χαρακτηριστικά των οπτικών βοηθημάτων (visual aids),

(3) τα χαρακτηριστικά της ομίχλης,

(4) τις δυνατότητες και τους περιορισμούς λειτουργίας του συγκεκριμένου εναέριου συστήματος,

(5) τις επιπτώσεις υετού, της συσσώρευσης πάγου, του χαμηλού επιπέδου διάτμησης αέρα (low level wind shear) και των αναταράξεων,

(6) την επίδραση συγκεκριμένων δυσλειτουργιών του αεροπλάνου,

(7) τη χρήση και τους περιορισμούς συστημάτων εκτίμησης της ορατότητας διαδρόμου,

(8) τις αρχές των απαιτήσεων αποφυγής εμποδίων,

(9) την αναγνώριση και τις ενέργειες που πρέπει να ληφθούν σε περίπτωση βλάβης του εξοπλισμού εδάφους,

(10) τις διαδικασίες και τις προφυλάξεις που πρέπει να τηρούνται όσον αφορά την κίνηση στο έδαφος κατά τη διάρκεια πτητικών λειτουργιών όταν η ορατότητα διαδρόμου (RVR) είναι 400μ ή μικρότερη και κάθε άλλη συμπληρωματική διαδικασία που απαιτείται για την απογείωση σε συνθήκες κάτω από 150μ (200μ για αεροπλάνα κατηγορίας Δ)·

(11) τη σπουδαιότητα των αποφασιστικών σχετικών υψών (DH) που βασίζονται σε ραδιοϋψόμετρα και την επίδραση της μορφολογίας του εδάφους στην περιοχή προσέγγισης στις ενδείξεις του ραδιοϋψομέτρου και στα συστήματα αυτόματης προσέγγισης/ προσγείωσης,

(12) τη σημασία και τη σπουδαιότητα του προειδοποιητικού σχετικού ύψους, εάν ισχύει, και τις ενέργειες στην περίπτωση βλάβης πάνω και κάτω από το προειδοποιητικό σχετικό ύψος (alert height),

(13) τις απαιτήσεις σχετικά με τα προσόντα που πρέπει να διαθέτουν οι χειριστές για να αποκτήσουν και να διατηρήσουν έγκριση για την εκτέλεση απογειώσεων με χαμηλή ορατότητα (LVTO) και πτητικών λειτουργιών κατηγορίας II ή III και

(14) τη σπουδαιότητα της ορθής στάσης καθίσματος και θέσης των οφθαλμών.

γ) Εκπαίδευση σε εξομοιωτή και/ή εκπαίδευση εν πτήση

(1) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι η εκπαίδευση σε εξομοιωτή και/ή εν πτήση για πτητικές λειτουργίες με χαμηλή ορατότητα (Low Visibility Operations) περιλαμβάνει:

i) ελέγχους ικανοποιητικής λειτουργίας του εξοπλισμού, τόσο στο έδαφος όσο και εν πτήση,

ii) την επίδραση στα ελάχιστα από τις αλλαγές στην κατάσταση των επίγειων εγκαταστάσεων,

iii) την παρακολούθηση των αυτόματων συστημάτων ελέγχου πτήσης και των ενδείξεων του συστήματος αυτόματης προσγείωσης, με έμφαση στις ενέργειες που πρέπει να αναληφθούν στην περίπτωση βλάβης των εν λόγω συστημάτων,

iv) τις ενέργειες που πρέπει να αναληφθούν στην περίπτωση βλάβης όπως σε κινητήρες, ηλεκτρικά συστήματα, υδραυλικά συστήματα ή συστήματα ελέγχου πτήσης,

v) την επίπτωση γνωστών επιχειρησιακών δυσλειτουργιών και τη χρήση εγχειριδίου ελάχιστου εξοπλισμού (MEL),

vi) τους περιορισμούς πτητικής λειτουργίας που απορρέουν από την πιστοποίηση πτητικής ικανότητας και

vii) την καθοδήγηση στις οπτικές υποδείξεις η οποίες απαιτούνται στο αποφασιστικό σχετικό ύψος μαζί με τις πληροφορίες για τη μέγιστη επιτρεπόμενη παρέκκλιση

από το ίχνος καθόδου ή ίχνος ευθυγράμμισης (localiser) και

viii) τη σημασία και τη σπουδαιότητα του προειδοποιητικού σχετικού ύψους, εάν έχει εφαρμογή και τις ενέργειες στην περίπτωση βλάβης πάνω και κάτω από το ύψος αυτό.

(2) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι κάθε μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης έχει εκπαιδευτεί για να εκτελεί τα καθήκοντά του και έχει λάβει οδηγίες για το συντονισμό που απαιτείται με τα άλλα μέλη του πληρώματος. Για το σκοπό αυτό πρέπει να χρησιμοποιούνται στο μέγιστο βαθμό κατάλληλα εξοπλισμένοι εξομοιωτές πτήσης.

(3) Η εκπαίδευση πρέπει να χωρίζεται σε φάσεις που καλύπτουν τη κανονική λειτουργία, χωρίς βλάβη του αεροπλάνου, ή του εξοπλισμού, αλλά περιλαμβάνοντας τις συνθήκες παντός καιρού που μπορούν να παρουσιαστούν, καθώς και λεπτομερή σενάρια βλάβης του αεροπλάνου και του εξοπλισμού, που μπορεί να έχει επιπτώσεις στις πτητικές λειτουργίες κατηγορίας ΙΙ ή ΙΙΙ. Εάν το σύστημα του αεροπλάνου περιλαμβάνει τη χρήση υβριδικών ή άλλων ειδικών συστημάτων (όπως απεικόνιση δεδομένων ή ενδείξεων των οργάνων πάνω σε οθόνη (head-up displays) ή εξοπλισμό επαύξησης της όρασης (enhanced vision equipment)), τότε τα μέλη του πληρώματος πτήσης πρέπει να εξασκηθούν στη χρήση αυτών των συστημάτων υπό φυσιολογικές και σε μη φυσιολογικές συνθήκες λειτουργίας, κατά τη διάρκεια της φάσης εκπαίδευσης με εξομοιωτή.

(4) Πρέπει να πραγματοποιείται πρακτική εξάσκηση σε διαδικασίες μη-ικανότητας εκπλήρωσης των καθηκόντων τους (incapacitation) κατάλληλες για απογειώσεις χαμηλής ορατότητας και πτητικές λειτουργίες Κατηγορίας ΙΙ και ΙΙΙ.

(5) Για αεροπλάνα χωρίς ειδικό για το συγκεκριμένο τύπο εξομοιωτή, οι αερομεταφορείς πρέπει να εξασφαλίζουν ότι η φάση της πτητικής εκπαίδευσης που αναφέρεται ειδικά στα σενάρια οπτικής παρακολούθησης των πτητικών λειτουργιών Κατηγορίας ΙΙ εκτελείται σε εξομοιωτή εγκεκριμένο για το σκοπό αυτό από την Αρχή. Η εκπαίδευση αυτή πρέπει να περιλαμβάνει τουλάχιστον 4 προσεγγίσεις. Η εκπαίδευση και οι διαδικασίες που είναι συγκεκριμένες για τον τύπο του αεροπλάνου, πρέπει να πραγματοποιούνται στο αεροπλάνο.

(6) Η αρχική εκπαίδευση κατηγορίας ΙΙ και ΙΙΙ περιλαμβάνει τουλάχιστον τις ακόλουθες ασκήσεις:

i) Προσέγγιση με τη χρησιμοποίηση των κατάλληλων συστημάτων καθοδήγησης της πτήσης, αυτόματους πιλότους και συστημάτων ελέγχου εγκατεστημένα στο αεροπλάνο, στο κατάλληλο αποφασιστικό σχετικό ύψος και συμπεριλαμβανομένης της μετάβασης των συνθηκών πτήσης σε πτήση εξ όψεως και προσγείωση.

ii) Προσέγγιση με όλους τους κινητήρες σε λειτουργία με τη χρησιμοποίηση των κατάλληλων συστημάτων καθοδήγησης της πτήσης, αυτόματων πιλότων και συστημάτων ελέγχου εγκατεστημένα στο αεροπλάνο, μέχρι το κατάλληλο αποφασιστικό σχετικό ύψος, ακολουθούμενη από αποτυχημένη προσέγγιση, όλες χωρίς αναφορά σε εξωτερική οπτική επαφή·

iii) Όπου ενδείκνυται, προσεγγίσεις με τη χρήση αυτόματων συστημάτων πτήσης για αυτόματη οριζοντίωση πριν τη προσγείωση, προσγείωση και της διατήρησης στο κεντρικό άξονα του διαδρόμου μετά την προσγείωση και

iv) Κανονική λειτουργία του εφαρμόσιμου συστήματος με και χωρίς την απόκτηση οπτικών επαφών στο αποφασιστικό σχετικό ύψος.

(7) Οι επακόλουθες φάσεις της εκπαίδευσης πρέπει να περιλαμβάνουν τουλάχιστον:

i) Προσεγγίσεις με βλάβη του κινητήρα σε διάφορα στάδια της προσέγγισης,

ii) προσεγγίσεις με βλάβες κρίσιμου εξοπλισμού (π.χ. ηλεκτρικά συστήματα, αυτόματα συστήματα ελέγχου πτήσης, επίγεια και/ή συστήματα εγκατεστημένα επί του αεροπλάνου ILS/MLS και οθόνες απεικόνισης κατάστασης),

iii) Προσεγγίσεις στις οποίες οι βλάβες του εξοπλισμού αυτόματου ελέγχου πτήσης σε χαμηλό επίπεδο απαιτούν είτε:

Α) επαναφορά σε συμβατική πτήση για τον έλεγχο της οριζοντίωσης πριν τη προσγείωση, της προσγείωσης και της διατήρησης στο κεντρικό άξονα του διαδρόμου μετά την προσγείωση ή αποτυχημένης προσέγγισης είτε

Β) επαναφορά σε συμβατική πτήση ή υποβαθμισμένη λειτουργία του αυτόματου συστήματος για τον έλεγχο αποτυχημένων προσεγγίσεων από, στο ή κάτω από το αποφασιστικό σχετικό ύψος, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που μπορούν να έχουν ως αποτέλεσμα επαφή των τροχών του α/φους στο διάδρομο.

iv) Βλάβες των συστημάτων που έχουν ως αποτέλεσμα υπερβολική παρέκκλιση του ίχνους ευθυγράμμισης (localizer) και/ή του ίχνους καθόδου (glidepath), τόσο πάνω όσο και κάτω από το αποφασιστικό σχετικό ύψος, στις ελάχιστες συνθήκες οπτικής επαφής που έχουν εγκριθεί για τη πτητική λειτουργία. Επιπλέον, πρέπει σε συνέχεια της συμβατικής προσγείωσης να πραγματοποιείται πρακτική εξάσκηση από το χειριστή εάν η απεικόνιση δεδομένων ή ενδείξεων των οργάνων πάνω σε οθόνη αποτελεί υποβαθμισμένη λειτουργία του αυτόματου συστήματος ή η απεικόνιση δεδομένων ή ενδείξεων των οργάνων πάνω σε οθόνη αποτελεί το μοναδικό τρόπο οριζοντίωσης πριν τη προσγείωση και

v) βλάβες και διαδικασίες που αφορούν ειδικά τον τύπο ή την διαφορετική έκδοση του τύπου του αεροπλάνου.

(8) Το εκπαιδευτικό πρόγραμμα πρέπει να παρέχει εξάσκηση στην αντιμετώπιση βλαβών που απαιτούν επαναφορά σε υψηλότερα ελάχιστα.

(9) Το εκπαιδευτικό πρόγραμμα πρέπει να περιλαμβάνει το χειρισμό του αεροπλάνου σε περίπτωση που, στη διάρκεια προσέγγισης κατηγορίας ΙΙΙ με παθητική λειτουργία υπό αστοχία, η βλάβη έχει ως αποτέλεσμα την απεμπλοκή του αυτόματου πιλότου στο αποφασιστικό σχετικό ύψος ή κάτω από αυτό, όταν η τελευταία αναφερθείσα ορατότητα διαδρόμου (RVR) είναι 300μ ή χαμηλότερη.

(10) Σε περίπτωση που οι απογειώσεις εκτελούνται με ορατότητα διαδρόμου (RVR) ίση ή χαμηλότερη από 400μ, πρέπει να παρέχεται εκπαίδευση που καλύπτει βλάβες των συστημάτων και βλάβη κινητήρα που έχουν ως αποτέλεσμα τη συνέχιση ή τη ματαίωση της απογείωσης.

δ) Απαιτήσεις εκπαίδευσης μετατροπής για την εκτέλεση απογείωσης χαμηλής ορατότητας και πτητικών λειτουργιών κατηγορίας ΙΙ και ΙΙΙ. Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι κάθε μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης ολοκληρώνει την ακόλουθη εκπαίδευση σχετικά με διαδικασίες χαμηλής ορατότητας εάν μετακινείται σε ένα νέο τύπο ή διαφορετική έκδοση τύπου του αεροπλάνου με το οποίο εκτελούνται απογειώσεις χαμηλής ορατότητας και πτητικές λειτουργίες Κατηγορίας ΙΙ και ΙΙΙ. Οι απαιτήσεις πείρας των μελών πληρώματος διακυβέρνησης προκειμένου να ακολουθήσουν συντομευμένη σειρά μαθημάτων, καθορίζονται στις υποπαραγράφους (α)(2) και (α)(3) ανωτέρω:

(1) Εκπαίδευση εδάφους. Οι σχετικές απαιτήσεις καθορίζονται στην υποπαράγραφο (β) ανωτέρω, λαμβάνοντας υπόψη την εκπαίδευση και την πείρα του μέλους πληρώματος διακυβέρνησης στην Κατηγορία ΙΙ και την Κατηγορία ΙΙΙ.

(2) Εκπαίδευση με εξομοιωτή και/ή εκπαίδευση κατά την πτήση.

i) Τουλάχιστον 8 προσεγγίσεις και/ή προσγειώσεις σε εξομοιωτή εγκεκριμένο για το σκοπό αυτό.

ii) Όταν δεν υπάρχει ειδικός εξομοιωτής για τον τύπο του αεροπλάνου, απαιτούνται να πραγματοποιηθούν επί του αεροπλάνου το λιγότερο 3 προσεγγίσεις, συμπεριλαμβανομένου τουλάχιστον 1 κύκλου του αεροδρομίου.

iii) Κατάλληλη πρόσθετη εκπαίδευση εάν απαιτείται οποιοσδήποτε ειδικός εξοπλισμός όπως απεικόνιση δεδομένων ή ενδείξεων των οργάνων πάνω σε οθόνη ή εξοπλισμός επαύξησης της όρασης.

(3) Προσόντα πληρώματος διακυβέρνησης. Οι απαιτήσεις προσόντων του πληρώματος διακυβέρνησης είναι συγκεκριμένες για τον αερομεταφορέα και τον τύπο του αεροπλάνου που χρησιμοποιείται.

i) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι κάθε μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης υποβάλλεται σε δοκιμασία πριν εκτελέσει πτητικές λειτουργίες Κατηγορίας ΙΙ ή ΙΙΙ.

ii) Η δοκιμασία που αναφέρεται στο σημείο (i) ανωτέρω μπορεί να αντικατασταθεί από επιτυχημένη ολοκλήρωση της εκπαίδευσης σε εξομοιωτή και/ή κατά την πτήση που καθορίζεται στο στοιχείο (δ)(2) ανωτέρω.

(4) Πτήση γραμμής υπό επιτήρηση. Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι κάθε μέλος πληρώματος διακυβέρνησης εκτελεί την ακόλουθη πτήση γραμμής υπό επιτήρηση:

i) Για την Κατηγορία ΙΙ, όταν απαιτείται συμβατική προσγείωση από το χειριστή, τουλάχιστον 3 προσγειώσεις από το χρονικό σημείο αποσύνδεσης του αυτόματου πιλότου·

ii) Για την κατηγορία ΙΙΙ, τουλάχιστον 3 αυτόματες προσγειώσεις, με την εξαίρεση ότι απαιτείται 1 μόνο αυτόματη προσγείωση όταν η απαιτούμενη, σύμφωνα με την υποπαράγραφο (δ) (2) ανωτέρω, εκπαίδευση έχει πραγματοποιηθεί σε εξομοιωτή πτήσης που μπορεί να χρησιμοποιηθεί για εκπαίδευση μηδενικού χρόνου πτήσης.

ε) Πείρα με τύπο αεροπλάνου και κυβερνήτη. Για κυβερνήτες ή χειριστές στους οποίους έχει ανατεθεί η εκτέλεση της πτήσης και οι οποίοι είναι νέοι στο συγκεκριμένο τύπο αεροπλάνου, ισχύουν οι ακόλουθες πρόσθετες απαιτήσεις πριν αρχίσουν να εκτελούν πτητικές λειτουργίες Κατηγορίας ΙΙ/ΙΙΙ:

(1) 50 ώρες ή 20 τομείς στο συγκεκριμένο τύπο του αεροπλάνου, συμπεριλαμβανομένης πτήσης γραμμής υπό επιτήρηση και

(2) έως ότου συμπληρωθούν συνολικά, στο συγκεκριμένο τύπο αεροπλάνου, 100 ώρες ή 40 τομείς πτήσης, συμπεριλαμβανομένης πτήσης γραμμής υπό επιτήρηση, πρέπει να προστίθενται 100 μέτρα στα ισχύοντα ελάχιστα ορατότητας διαδρόμου Κατηγορίας ΙΙ ή Κατηγορίας ΙΙΙ, εκτός εάν τα πρόσωπα αυτά διαθέτουν προγενέστερη έγκριση για την εκτέλεση πτητικών λειτουργιών Κατηγορίας ΙΙ ή ΙΙΙ με αερομεταφορέα κράτους μέλους του JAA.

(3) Η Αρχή μπορεί να μειώσει τις προαναφερόμενες απαιτήσεις πείρας κυβερνήτη για μέλη πληρώματος διακυβέρνησης που διαθέτουν πείρα κυβερνήτη Κατηγορίας ΙΙ ή Κατηγορίας ΙΙΙ.

στ) Απογείωση χαμηλής ορατότητας με μετεωρολογική ορατότητα διαδρόμου (RVR) μικρότερη από 150/200μ.

(1) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι πριν από τη χορήγηση εξουσιοδότησης για την εκτέλεση απογειώσεων με μετεωρολογική ορατότητα διαδρόμου (RVR) μικρότερη από 150μ (μικρότερη από 200μ για αεροπλάνα κατηγορίας Δ), παρέχεται η ακόλουθη εκπαίδευση:

i) Κανονική απογείωση σε ελάχιστες εγκεκριμένες συνθήκες ορατότητας διαδρόμου,

ii) απογείωση υπό ελάχιστες εξουσιοδοτημένες συνθήκες ορατότητας διαδρόμου με βλάβη κινητήρα μεταξύ V1 και V2, ή μόλις αυτό επιτρέπεται από άποψη ασφαλείας και

iii) απογείωση υπό ελάχιστες εξουσιοδοτημένες συνθήκες ορατότητας διαδρόμου με βλάβη κινητήρα πριν από V1 που έχει ως συνέπεια ματαίωση της απογείωσης.

(2) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι η απαιτούμενη, σύμφωνα με το (1) ανωτέρω, εκπαίδευση, πραγματοποιείται σε εγκεκριμένο εξομοιωτή. Η εκπαίδευση αυτή πρέπει να περιλαμβάνει τη χρήση κάθε ειδικής διαδικασίας και ειδικού εξοπλισμού. Όταν δεν υπάρχει εγκεκριμένος εξομοιωτής, η Αρχή μπορεί να εγκρίνει τέτοια εκπαίδευση σε αεροπλάνο χωρίς την απαίτηση για ελάχιστες συνθήκες ορατότητας διαδρόμου. (Βλέπε Παράρτημα 1 στο JAR-OPS 1.965).

(3) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι ένα μέλος πληρώματος διακυβέρνησης έχει επιτυχώς ολοκληρώσει έλεγχο πριν αρχίσει να εκτελεί απογειώσεις χαμηλής ορατότητας με ορατότητα διαδρόμου (RVR) μικρότερη από 150μ (μικρότερη από 200μ για αεροπλάνα κατηγορίας Δ), εάν ισχύει. Ο έλεγχος μπορεί να αντικατασταθεί μόνο από επιτυχημένη ολοκλήρωση της εκπαίδευσης σε εξομοιωτή και/ή εκπαίδευση εν πτήση όπως καθορίζεται στη υποπαράγραφο (στ)(1) στην αρχική εκπαίδευση μετατροπής σε νέο τύπο αεροπλάνου.

ζ) Περιοδική εκπαίδευση και έλεγχος - πτητικές λειτουργίες χαμηλής ορατότητας

(1) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι, σε συνδυασμό με την κανονική περιοδική εκπαίδευση και τους ελέγχους ικανότητας από τον αερομεταφορέα (Operator Proficiency Check), ελέγχονται οι γνώσεις και η ικανότητα του χειριστή να εκτελεί τα καθήκοντα που σχετίζονται με τη συγκεκριμένη κατηγορία πτητικής λειτουργίας, συμπεριλαμβανομένης LVTO, για την οποία έχει λάβει εξουσιοδότηση. Ο απαιτούμενος αριθμός προσεγγίσεων εντός της περιόδου ισχύος του ελέγχου ικανότητας από τον αερομεταφορέα (όπως καθορίζεται στο JAR-OPS 1.965(β)) πρέπει να είναι τουλάχιστον τρεις, εκ των οποίων μία μπορεί να αντικατασταθεί από μία προσέγγιση και προσγείωση στο αεροπλάνο με τη χρήση εγκεκριμένων διαδικασιών κατηγορίας ΙΙ ή ΙΙΙ. Κατά τη διεξαγωγή του ελέγχου ικανότητας από τον αερομεταφορέα, πρέπει να πραγματοποιηθεί μία αποτυχημένη προσέγγιση. Εάν ο αερομεταφορέας διαθέτει εξουσιοδότηση για να εκτελεί απογείωση με ορατότητα διαδρόμου (RVR) μικρότερη από 150/200μ, πρέπει να πραγματοποιείται τουλάχιστον μία απογείωση χαμηλής ορατότητας στα χαμηλότερα ισχύοντα ελάχιστα κατά τη διάρκεια διεξαγωγής του ελέγχου ικανότητας από τον αερομεταφορέα.

(2) Για πτητικές λειτουργίες Κατηγορίας ΙΙΙ, ο αερομεταφορέας πρέπει να χρησιμοποιεί εξομοιωτή πτήσης εγκεκριμένο για εκπαίδευση Κατηγορίας ΙΙΙ.

(3) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι, για πτητικές λειτουργίες Κατηγορίας ΙΙΙ σε αεροπλάνα με σύστημα ελέγχου πτήσης με παθητική λειτουργία υπό αστοχία (fail-passive flight control system), πραγματοποιείται αποτυχημένη προσέγγιση τουλάχιστον μία φορά σε διάστημα τριών διαδοχικών ελέγχων ικανότητας από τον αερομεταφορέα, ως συνέπεια βλάβης του αυτόματου πιλότου στο αποφασιστικό σχετικό ύψος ή κάτω από αυτό, όταν η τελευταία αναφερθείσα ορατότητα διαδρόμου (RVR) ήταν 300μ ή μικρότερη.

(4) Η Αρχή μπορεί να χορηγήσει έγκριση (εξουσιοδότηση) για περιοδική εκπαίδευση και έλεγχο για πτητικές λειτουργίες Κατηγορίας ΙΙ και πτητικές λειτουργίες απογείωσης χαμηλής ορατότητας σε έναν τύπο αεροπλάνου όπου δεν υπάρχει εγκεκριμένος εξομοιωτής.

Σημείωση: Η πρόσφατη πείρα σχετικά με πτητικές λειτουργίες χαμηλής ορατότητας και πτητικές λειτουργίες Κατηγορίας ΙΙ/ΙΙΙ που βασίζονται σε αυτόματες προσεγγίσεις και/ή αυτόματες προσγειώσεις, διατηρείται σε ικανοποιητικό επίπεδο με περιοδική εκπαίδευση και ελέγχους, όπως καθορίζεται στην παρούσα παράγραφο.

Παράρτημα 1 στο JAR-OPS 1.455
Πτητικές λειτουργίες χαμηλής ορατότητας - επιχειρησιακές διαδικασίες

α) Γενικά. Οι πτητικές λειτουργίες χαμηλής ορατότητας περιλαμβάνουν:

(1) Συμβατική απογείωση ελεγχόμενη από το χειριστή (με ή χωρίς ηλεκτρονικά συστήματα καθοδήγησης),

(2) προσέγγιση με χρήση του αυτομάτου πιλότου κάτω από το DH, με ελεγχόμενη από το χειριστή οριζοντίωση πριν τη προσγείωση, προσγείωση και της διατήρησης στο κεντρικό άξονα του διαδρόμου μετά την προσγείωση,

(3) προσέγγιση με χρήση του αυτομάτου πιλότου, την οποία ακολουθεί αυτόματη οριζοντίωση πριν τη προσγείωση, αυτόματη προσγείωση και συμβατική διατήρηση στο κεντρικό άξονα του διαδρόμου μετά την προσγείωση και

(4) προσέγγιση με χρήση του αυτομάτου πιλότου, την οποία ακολουθεί αυτόματη οριζοντίωση πριν τη προσγείωση, αυτόματη προσγείωση και αυτόματη διατήρηση στο κεντρικό άξονα του διαδρόμου μετά την προσγείωση,

όταν η ισχύουσα ορατότητα διαδρόμου (RVR) είναι μικρότερη από 400 μ.

Σημείωση 1: Υβριδικό σύστημα μπορεί να χρησιμοποιηθεί σε οποιαδήποτε από τις εν λόγω πτητικές λειτουργίες.

Σημείωση 2: Μπορεί να δοθεί πιστοποίηση και εξουσιοδότηση και για άλλου είδους συστήματα καθοδήγησης ή απεικονίσεων .

β) Επιχειρησιακές διαδικασίες και οδηγίες

(1) Ο ακριβής χαρακτήρας και το πεδίο εφαρμογής των διαδικασιών και των οδηγιών που δίνονται εξαρτώνται από τον εναέριο εξοπλισμό που χρησιμοποιείται και τις διαδικασίες θαλάμου διακυβέρνησης που ακολουθούνται. Ο αερομεταφορέας πρέπει να καθορίζει με σαφήνεια στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης τα καθήκοντα των μελών πληρώματος διακυβέρνησης κατά τη διάρκεια απογείωσης, προσέγγισης, οριζοντίωσης πριν τη προσγείωση, της διατήρησης στο κεντρικό άξονα του διαδρόμου μετά την προσγείωση και αποτυχημένης προσέγγισης. Ιδιαίτερη έμφαση πρέπει να δίνεται στις ευθύνες του πληρώματος διακυβέρνησης κατά τη διάρκεια μετάβασης από συνθήκες μη οπτικής επαφής σε συνθήκες οπτικής επαφής, και στις διαδικασίες που πρέπει να χρησιμοποιούνται όταν επιδεινώνεται η ορατότητα ή όταν παρουσιάζονται βλάβες. Ιδιαίτερη προσοχή πρέπει να δίνεται στην κατανομή των καθηκόντων θαλάμου διακυβέρνησης έτσι ώστε να εξασφαλίζεται ότι ο φόρτος εργασίας του χειριστή που αποφασίζει να προσγειωθεί ή να πραγματοποιήσει αποτυχημένη προσέγγιση, του επιτρέπει να αφοσιωθεί στη διαδικασία της επίβλεψης και της λήψης αποφάσεων.

(2) Ο αερομεταφορέας πρέπει να καθορίζει τις λεπτομερείς επιχειρησιακές διαδικασίες και οδηγίες στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης. Οι οδηγίες πρέπει να είναι συμβατές με τους περιορισμούς και τις υποχρεωτικές διαδικασίες που περιέχονται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροπλάνου (AFM) και να καλύπτουν ειδικότερα τα ακόλουθα σημεία:

i) τους ελέγχους για την ικανοποιητική λειτουργία του εξοπλισμού του αεροπλάνου, τόσο πριν την αναχώρηση όσο και κατά την πτήση,

ii) την επίπτωση στα ελάχιστα που είναι αποτέλεσμα μεταβολών στην κατάσταση επίγειων εγκαταστάσεων και συστημάτων εγκαταστημένων στο α/φος,

iii) τις διαδικασίες για την απογείωση, την προσέγγιση, την οριζοντίωση πριν τη προσγείωση, την προσγείωση, την διατήρηση στο κεντρικό άξονα του διαδρόμου μετά την προσγείωση και την αποτυχημένη προσέγγιση,

iv) τις διαδικασίες που πρέπει να ακολουθηθούν σε περίπτωση βλαβών, προειδοποιήσεων και μη φυσιολογικών καταστάσεων,

v) την απαιτούμενη αναφορά ελάχιστης οπτικής επαφής,

vi) τη σπουδαιότητα της ορθής στάσης καθίσματος και θέσης των οφθαλμών,

vii) τις ενέργειες οι οποίες ενδέχεται να είναι απαραίτητες να αναληφθούν ως συνέπεια της επιδείνωσης της οπτικής επαφής,

viii) την κατανομή των καθηκόντων πληρώματος σε σχέση με την εκτέλεση των διαδικασιών σύμφωνα με τις διατάξεις των υποπαραγράφων (i) έως (iv) και (vi) ανωτέρω, ώστε να επιτρέψουν στον κυβερνήτης να αφοσιωθεί κυρίως στην επίβλεψη και τη λήψη αποφάσεων,

ix) την απαίτηση όλες οι κλήσεις με σχετικό ύψος κάτω από 200 πόδια να βασίζονται στο ραδιοϋψόμετρο και ο ένας χειριστής να συνεχίσει να παρακολουθεί τα όργανα του αεροπλάνου έως ότου ολοκληρωθεί η προσγείωση·

x) την απαίτηση για προστασία της ευαίσθητης περιοχής του πομπού του συστήματος ευθυγράμμισης με τον διάδρομο προσγείωσης·

xi) τη χρήση πληροφοριών που αναφέρονται στη ταχύτητα αέρα, στον διατμητό αέρα (wind shear), τις αναταράξεις, την κατάσταση του διαδρόμου και τη χρήση πολλαπλών μετρήσεων ορατότητας διαδρόμου,

xii) τις διαδικασίες που πρέπει να χρησιμοποιούνται για πρακτική εξάσκηση σε προσεγγίσεις και προσγείωση σε διαδρόμους στους οποίους δεν ισχύουν οι πλήρεις διαδικασίες για ενόργανη προσέγγιση ακριβείας Κατηγορίας ΙΙ ή ΙΙΙ,

xiii) τους περιορισμούς πτητικής λειτουργίας που απορρέουν από την πιστοποίηση πτητικής ικανότητας και

xiv) πληροφορίες για τη μέγιστη επιτρεπτή παρέκκλιση από το ίχνος καθόδου και/ή το ίχνος ευθυγράμμισης με τον διάδρομο προσγείωσης του συστήματος ενόργανης προσγείωσης (ILS).

Παράρτημα 1 στο JAR-OPS 1.465

Ελάχιστες τιμές ορατότητας για πτητικές λειτουργίες πτήσης εξ όψεως (VFR)

Κατηγορία εναέριου χώρου	Β	Γ Δ Ε	ΣΤ Ζ	
			Πάνω από 900 μέτρα (3000 πόδια) από την μέση στάθμη θάλασσας (AMSL) ή πάνω από 300 μέτρα (1000 πόδια) από το έδαφος, όποια είναι υψηλότερη	Ίση ή μικρότερη από 900 μέτρα (3000 πόδια) πάνω από την μέση στάθμη θάλασσας (AMSL) ή 300 μέτρα (1000 πόδια) πάνω από το έδαφος, όποια είναι υψηλότερη
Απόσταση από νέφη	Εκτός νεφών	1500 μέτρα οριζοντίως 300 μέτρα (1000 πόδια) καθέτως		Εκτός νεφών και με ορατή την επιφάνεια του εδάφους
Ορατότητα πτήσης	8 χλμ στα 3050 μέτρα και πάνω (10.000 πόδια) από την μέση στάθμη θάλασσας (AMSL) (Σημείωση 1) 5 χλμ κάτω από 3050 μέτρα (10.000 πόδια) πάνω από την μέση στάθμη θάλασσας (AMSL)			5 χλμ (Σημείωση 2)

Σημείωση 1: Όταν το σχετικό ύψος του μεταβατικού απόλυτου ύψους (transition altitude) είναι μικρότερο από 3050 μέτρα (10.000 πόδια) πάνω από την μέση στάθμη θάλασσας (AMSL), πρέπει να χρησιμοποιείται επίπεδο πτήσης (FL) 100 αντί για 10.000 πόδια.

Σημείωση 2: Αεροπλάνα κατηγορίας Α και Β μπορούν να ίπτανται με ορατότητα πτήσης 3000 μέτρων, με την προϋπόθεση ότι η αρμόδια Αρχή εξυπηρέτησης ελέγχου εναερίου κυκλοφορίας επιτρέπει τη χρήση ορατότητας πτήσης μικρότερης από 5 χλμ, και οι συνθήκες είναι τέτοιες ώστε να είναι μικρό το ενδεχόμενο το αεροπλάνο να έρθει αντιμέτωπο με άλλα, και η ενδεικνυόμενη ταχύτητα αέρα (IAS) είναι 140 κόμβοι ή μικρότερη.

ΤΜΗΜΑ ΣΤ
ΓΕΝΙΚΑ ΠΕΡΙ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ

JAR-OPS 1.470
Δυνατότητα εφαρμογής

α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι η πτητική λειτουργία πολυκινητήριων αεροπλάνων με ελικοστροβιλοκινητήρες, τα οποία διαθέτουν μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση θέσεων για περισσότερους από 9 επιβάτες ή μέγιστο βάρος απογείωσης, το οποίο υπερβαίνει τα 5700 κιλά, καθώς και όλων των πολυκινητήριων αεροπλάνων με στροβιλοκινητήρες εκτελείται σύμφωνα με το τμήμα Ζ (Κατηγορία Επιδόσεων Α).

β) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι η πτητική λειτουργία ελικοφόρων αεροπλάνων που διαθέτουν μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση θέσεων για 9 επιβάτες ή λιγότερους και μέγιστο βάρος απογείωσης 5.700 κιλών, ή μικρότερο, εκτελείται σύμφωνα με το τμήμα Η (Κατηγορία Επιδόσεων Β).

γ) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι η πτητική λειτουργία αεροπλάνων με παλινδρομικούς κινητήρες που διαθέτουν μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση θέσεων για περισσότερους από 9 επιβάτες, ή μέγιστο βάρος απογείωσης το οποίο υπερβαίνει τα 5.700 κιλά εκτελείται σύμφωνα με το τμήμα Θ (Κατηγορία Επιδόσεων Γ).

δ) Εφόσον δεν είναι δυνατή η πλήρης συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις του αντίστοιχου τμήματος εξαιτίας συγκεκριμένων χαρακτηριστικών σχεδιασμού (π.χ. στην περίπτωση υπερηχητικών αεροπλάνων ή υδροπλά-νων), ο αερομεταφορέας εφαρμόζει εγκεκριμένα πρότυπα επιδόσεων που εξασφαλίζουν ένα επίπεδο ασφάλειας αντίστοιχο προς εκείνο του σχετικού τμήματος.

JAR-OPS 1.475
Γενικά

α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι το βάρος του αεροπλάνου:

(1) στην αρχή της απογείωσης ή σε περίπτωση εκ νέου σχεδιασμού κατά τη διάρκεια της πτήσης,

(2) στο σημείο από το οποίο ξεκινά η εφαρμογή του αναθεωρημένου επιχειρησιακού σχεδίου πτήσης,

δεν υπερβαίνει το βάρος το οποίο καθιστά εφικτή τη συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις του αντίστοιχου τμήματος αναφορικά με την πτήση που πρόκειται να εκτελεσθεί, επιτρέποντας αναμενόμενες μειώσεις βάρους καθώς εξελίσσεται η πτήση, και την απόρριψη των καυσίμων που προβλέπεται στη συγκεκριμένη απαίτηση.

β) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι τα εγκεκριμένα δεδομένα επιδόσεων (performance data) τα οποία περιέχονται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροπλάνου (AFM), χρησιμοποιούνται προκειμένου να προσδιοριστεί η συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις του αντίστοιχου τμήματος, και συμπληρώνονται, όπως απαιτείται, με άλλα δεδομένα αποδεκτά από την Αρχή, όπως καθορίζεται στο αντίστοιχο τμήμα. Σε περίπτωση εφαρμογής συντελεστών που καθορίζονται στο αντίστοιχο τμήμα, μπορούν να ληφθούν

υπόψη οι επιχειρησιακοί συντελεστές (operational factors) που έχουν ήδη περιληφθεί στα δεδομένα επιδόσεων του εγχειριδίου πτήσης του αεροπλάνου ώστε να αποφευχθεί η διπλή εφαρμογή συντελεστών.

γ) Προκειμένου να αποδειχθεί η συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις του αντίστοιχου τμήματος, πρέπει να λαμβάνεται δεόντως υπόψη η διαμόρφωση του αεροπλάνου, οι περιβαλλοντολογικές συνθήκες και η λειτουργία συστημάτων που έχουν δυσμενή αντίκτυπο στις επιδόσεις.

δ) Για σκοπούς επιδόσεων, ο υγρός (damp) διάδρομος, εκτός του διαδρόμου από χορτοτάπητα, μπορεί να θεωρείται ως στεγνός διάδρομος.

JAR-OPS 1.480
Ορολογία

α) Οι όροι που χρησιμοποιούνται στα τμήματα ΣΤ, Ζ, Η, Θ και Ι, και δεν καθορίζονται στις JAR-1, έχουν την ακόλουθη έννοια:

(1) Διαθέσιμη απόσταση επιτάχυνσης-ακινητοποίησης (ASDA). Το μήκος της διαθέσιμης διαδρομής απογείωσης αθροιζόμενο το μήκος της προέκτασης διαδρόμου (stop way), εφόσον η εν λόγω προέκταση διαδρόμου για ματαίωση απογείωσης έχει δηλωθεί διαθέσιμη από την αρμόδια Αρχή και είναι ικανή να φέρει το βάρος του αεροπλάνου υπό τις επικρατούσες επιχειρησιακές συνθήκες.

(2) Διάδρομος μετά καταλοίπων (contaminated runway). Ένας διάδρομος θεωρείται ότι είναι διάδρομος μετά καταλοίπων όταν πάνω από το 25% της επιφάνειας του διαδρόμου (είτε σε μεμονωμένες περιοχές είτε όχι), εντός του απαιτούμενου μήκους και πλάτους το οποίο χρησιμοποιείται, καλύπτεται από τα ακόλουθα:

i) επιφανειακό νερό ύψους άνω των 3 mm (0,125 ίντσες) ή χιονόλασπη ή υγροποιημένο χιόνι, το οποίο ισούται με περισσότερο από 3 mm (0,125 ίντσες) νερού,

ii) χιόνι το οποίο έχει συμπυκνωθεί σε στέρεα μάζα το οποίο ανθίσταται σε περαιτέρω συμπύκνωση και το οποίο εάν ανασηκωθεί παραμένει συμπαγές ή σπάζει σε κομμάτια (συμπυκνωμένο χιόνι) ή

iii) πάγος, συμπεριλαμβανομένου του υγρού πάγου.

(3) Υγρός (Damp) διάδρομος. Ένας διάδρομος θεωρείται υγρός όταν η επιφάνεια δεν είναι στεγνή, καθώς και όταν η υγρασία πάνω σε αυτή δεν του προσδίδει γυαλιστερή εμφάνιση.

(4) Στεγνός διάδρομος. Στεγνός είναι ο διάδρομος που δεν είναι ούτε βρεγμένος (wet) ούτε μετά καταλοίπων, και ο οποίος περιλαμβάνει επιστρωμένους διαδρόμους οι οποίοι έχουν κατασκευαστεί ειδικά με αυλάκια ή πορώδες οδόστρωμα και συντηρούνται έτσι ώστε να διατηρούν «αποτελεσματικά στεγνή» δράση πέδησης ακόμα και όταν υπάρχει υγρασία.

(5) Διαθέσιμη απόσταση προσγείωσης (LDA). Το μήκος του διαδρόμου που δηλώνεται ως διαθέσιμο από την αρμόδια Αρχή και είναι κατάλληλο για την τροχοδρόμηση (ground run) ενός αεροπλάνου που προσγειώνεται.

(6) Μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση θέσεων επιβατών. Η μέγιστη χωρητικότητα θέσεων επιβατών ενός μεμονωμένου αεροπλάνου, εξαιρουμένων των θέσεων του χειριστή ή των θέσεων στο θάλαμο διακυβέρνησης και των θέσεων του πληρώματος θαλάμου επιβατών, κατά περίπτωση, η οποία χρησιμοποιείται από τον αερομεταφορέα, εγκρίνεται από την Αρχή και καθορίζεται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης.

(7) Διαθέσιμη απόσταση απογείωσης (TODA). Το μήκος της διαθέσιμης διαδρομής απογείωσης αθροιζόμενο με το μήκος της διαθέσιμης διαδρομής απελευθέρωσης εμποδίων (clearway) .

(8) Βάρος απογείωσης. Ως βάρος απογείωσης του αεροπλάνου θεωρείται το βάρος του, στο οποίο περιλαμβάνεται κάθε αντικείμενο και κάθε πρόσωπο που μεταφέρεται κατά την έναρξη της διαδρομής απογείωσης.

(9) Διαθέσιμη διαδρομή απογείωσης. Το μήκος του διαδρόμου που δηλώνεται διαθέσιμο από την αρμόδια Αρχή και είναι κατάλληλο για την τροχοδρόμηση ενός αεροπλάνου που απογειώνεται.

(10) Βρεγμένος διάδρομος (Wet). Ένας διάδρομος θεωρείται βρεγμένος όταν η επιφάνεια του διαδρόμου καλύπτεται από νερό, ή ουσία συναφή, εκτός αυτών που καθορίζονται στην υποπαράγραφο (α)(2) ή όταν υπάρχει αρκετή υγρασία στην επιφάνεια του διαδρόμου ώστε να προκαλεί αντανακλάσεις, χωρίς ωστόσο σημαντικές περιοχές να καλύπτονται από στάσιμα ύδατα.

β) Οι όροι «απόσταση επιτάχυνσης-ακινητοποίησης», «απόσταση απογείωσης», «διαδρομή απογείωσης», «καθαρό ίχνος πτήσης απογείωσης», «καθαρό ίχνος πτήσης διαδρομής με έναν κινητήρα εκτός λειτουργίας» και «καθαρό ίχνος πτήσης διαδρομής με δυο κινητήρες εκτός λειτουργίας" σε σχέση με το αεροπλάνο έχουν την έννοια που καθορίζεται στις απαιτήσεις πλοϊμότητας σύμφωνα με τις οποίες πιστοποιήθηκε το αεροπλάνο ή όπως καθορίζεται από την Αρχή εάν αυτή κρίνει τον ορισμό ανεπαρκή προκειμένου να αποδειχθεί η συμμόρφωση προς τους επιχειρησιακούς περιορισμούς επιδόσεων.

ΤΜΗΜΑ Ζ
ΕΠΙΔΟΣΕΙΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ Α

JAR-OPS 1.485
Γενικά

α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι, προκειμένου να προσδιοριστεί η συμμόρφωση με τις απαιτήσεις του παρόντος τμήματος, τα εγκεκριμένα δεδομένα επιδόσεων που περιέχονται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροπλάνου συμπληρώνονται, εφόσον είναι αναγκαίο, από άλλα δεδομένα αποδεκτά από την Αρχή, σε περίπτωση που τα εγκεκριμένα δεδομένα επιδόσεων του εγχειριδίου πτήσης αεροπλάνου είναι ανεπαρκή ως προς τα παρακάτω σημεία:

(1) συνυπολογισμός των λογικά αναμενόμενων αντίξοων συνθηκών πτητικής λειτουργίας, όπως απογείωση και προσγείωση σε διαδρόμους μετά καταλοίπων, και

(2) συνυπολογισμός βλάβης κινητήρα κατά τη διάρκεια όλων των φάσεων πτήσης.

β) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι, σε περίπτωση βρεγμένου διαδρόμου και διαδρόμου μετά καταλοίπων, χρησιμοποιούνται δεδομένα επιδόσεων που καθορίζονται σύμφωνα με τα JAR 25X1.591 ή ισοδύναμα, τα οποία είναι αποδεκτά από την Αρχή.

JAR-OPS 1.490
Απογείωση

α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι το βάρος απογείωσης δεν υπερβαίνει το μέγιστο βάρος απογείωσης που καθορίζεται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροπλάνου (AFM) για το απόλυτο ύψος πίεσης και τη θερμοκρασία περιβάλλοντος στο αεροδρόμιο που πραγματοποιείται η απογείωση.

β) Ο αερομεταφορέας πρέπει να τηρεί τις ακόλουθες απαιτήσεις κατά τον προσδιορισμό του μέγιστου επιτρεπόμενου βάρους απογείωσης:

(1) η απόσταση επιτάχυνσης-ακινητοποίησης δεν πρέπει να υπερβαίνει τη διαθέσιμη απόσταση επιτάχυνσης-ακινητοποίησης,

(2) η απόσταση απογείωσης δεν πρέπει να υπερβαίνει τη διαθέσιμη απόσταση απογείωσης, συνυπολογιζομένης της απόστασης απελευθέρωσης εμποδίων (clearway) για απογείωση η οποία δεν υπερβαίνει το ήμισυ της διαθέσιμης διαδρομής απογείωσης,

(3) η διαδρομή απογείωσης δεν πρέπει να υπερβαίνει τη διαθέσιμη διαδρομή απογείωσης,

(4) η συμμόρφωση με την παρούσα παράγραφο πρέπει να αποδεικνύεται χρησιμοποιώντας μια απλή τιμή της ταχύτητας V_1 για τη ματαιωθείσα και τη συνεχιζόμενη απογείωση και

(5) σε βρεγμένο διάδρομο ή διάδρομο μετά καταλοίπων, το βάρος απογείωσης δεν πρέπει να υπερβαίνει το επιτρεπόμενο βάρος για απογείωση σε στεγνό διάδρομο κάτω από τις ίδιες συνθήκες.

γ) Προκειμένου να αποδείξει τη συμμόρφωσή του προς τις διατάξεις της υποπαραγράφου (β) ανωτέρω, ο αερομεταφορέας πρέπει να λαμβάνει υπόψη τα ακόλουθα:

(1) το απόλυτο ύψος πιέσεως στο αεροδρόμιο,

(2) τη θερμοκρασία περιβάλλοντος στο αεροδρόμιο,

(3) την κατάσταση της επιφάνειας του διαδρόμου και τον τύπο της επιφάνειας του διαδρόμου,

(4) την κλίση του διαδρόμου στη διεύθυνση της απογείωσης,

(5) το 50%, κατ' ανώτατο όριο, της συνιστώσας αντίθετου ανέμου που έχει αναφερθεί ή όχι λιγότερο του 150% της συνιστώσας ούριου ανέμου που έχει αναφερθεί και

(6) την ενδεχόμενη απώλεια μήκους διαδρόμου που οφείλεται στην ευθυγράμμιση του αεροπλάνου πριν από την απογείωση.

JAR-OPS 1.495

Αποφυγή εμποδίων κατά την απογείωση

α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι το καθαρό ίχνος πτήσης (net flight path) κατά την απογείωση είναι ελεύθερο από κάθε εμπόδιο σε κατακόρυφη απόσταση τουλάχιστον 35 ποδών ή σε οριζόντια απόσταση τουλάχιστον 90μ. στην οποία συναθροίζεται το 0·125 * D, όπου D είναι η οριζόντια απόσταση την οποία έχει διανύσει το αεροπλάνο από το τέλος του διαθέσιμου μήκους διαδρομής απογείωσης ή το τέλος της απόστασης απογείωσης εάν έχει προγραμματιστεί στροφή πριν το τέλος της διαθέσιμης απόστασης απογείωσης. Για αεροπλάνα με εκπέτασμα πτέρυγας μικρότερο από 60μ. μπορεί να χρησιμοποιείται η οριζόντια απόσταση ελεύθερη από εμπόδια, η οποία είναι ίση με το ήμισυ του εκπετάσματος της πτέρυγας του αεροπλάνου συν 60 μ. συν 0,125 *D.

β) Προκειμένου να αποδείξει τη συμμόρφωσή του προς τις διατάξεις της υποπαραγράφου (β) ανωτέρω, ο αερομεταφορέας πρέπει να λαμβάνει υπόψη τα ακόλουθα:

(1) το βάρος του αεροπλάνου στην αρχή της διαδρομής απογείωσης,

(2) το απόλυτο ύψος πιέσεως στο αεροδρόμιο,

(3) τη θερμοκρασία περιβάλλοντος στο αεροδρόμιο και

(4) το 50%, κατ' ανώτατο όριο, της συνιστώσας αντίθετου ανέμου που έχει αναφερθεί ή όχι λιγότερο του 150% της συνιστώσας ούριου ανέμου που έχει αναφερθεί.

γ) Προκειμένου να αποδειχθεί η συμμόρφωση με τις διατάξεις της υποπαραγράφου (α) ανωτέρω:

(1) δεν επιτρέπονται αλλαγές ίχνους έως το σημείο όπου το καθαρό ίχνος πτήσης κατά την απογείωση έχει επιτύχει ύψος ίσο με το ήμισυ του εκπετάσματος πτέρυγας, αλλά όχι μικρότερο των 50 ποδών πάνω από το υψόμετρο του τέλους της διαθέσιμης διαδρομής απογείωσης. Από το σημείο αυτό και μέχρι το ύψος των 400 ποδών, η κλίση του αεροπλάνου δέον να μην υπερβαίνει τις 15°. Είναι δυνατή η θεώρηση γωνιών κλίσεως μεγαλύτερων των 15°, αλλά όχι μεγαλύτερων των 25°, μετά το ύψος των 400 ποδών.

(2) Κάθε τμήμα του καθαρού ίχνους πτήσης απογείωσης στο οποίο το αεροσκάφος λαμβάνει κλίση μεγαλύτερη των 15° πρέπει να είναι ελεύθερο από οιοδήποτε εμπόδιο εντός των οριζοντίων αποστάσεων, που καθορίζονται στις υποπαραγράφους (α), (δ) και (ε) της παρούσας παραγράφου, σε κατακόρυφη απόσταση τουλάχιστον 50 ποδών και

(3) Ο αερομεταφορέας πρέπει να ακολουθεί ειδικές διαδικασίες, υποκείμενες στην έγκριση της Αρχής, για την εφαρμογή αυξημένων γωνιών κλίσης οι οποίες δεν υπερβαίνουν τις 20°, σε ύψος μεταξύ 200 ποδών και 400 ποδών ή τις 30° σε ύψος άνω των 400 ποδών (βλέπε Παράρτημα 1 στο JAR-OPS 1.495 υποπαράγραφος (γ)(3)),

(4) Πρέπει να συνυπολογίζεται επαρκής ανοχή για την επίδραση της γωνίας κλίσης στις επιχειρησιακές ταχύτητες και στο ίχνος πτήσης, συμπεριλαμβανομένων των αυξήσεων της απόστασης που προκύπτουν από τις αυξημένες επιχειρησιακές ταχύτητες.

δ) Προκειμένου να αποδείξει τη συμμόρφωσή του προς τις διατάξεις της υποπαραγράφου (α) ανωτέρω, σχετικά με τις περιπτώσεις εκείνες κατά τις οποίες το σχεδιαζόμενο ίχνος πτήσης δεν απαιτεί αλλαγές ίχνους πλέον των 15°, ο αερομεταφορέας δεν υποχρεούται να λαμβάνει υπόψη τα εμπόδια με πλευρική απόσταση μεγαλύτερη των:

(1) 300μ, εφόσον ο χειριστής δύναται να διατηρήσει την απαιτούμενη ακρίβεια πλοήγησης εντός της περιοχής συνυπολογισμού του εμποδίου ή

(2) 600μ, για πτήσεις υπό οποιεσδήποτε άλλες συνθήκες.

ε) Προκειμένου να αποδείξει τη συμμόρφωσή του προς τις διατάξεις της υποπαραγράφου (α) ανωτέρω, σχετικά με τις περιπτώσεις εκείνες κατά τις οποίες το σχεδιαζόμενο ίχνος πτήσης απαιτεί αλλαγές ίχνους πλέον των 15°, ο αερομεταφορέας δεν υποχρεούται να λάβει υπόψη εμπόδια με πλευρική απόσταση μεγαλύτερη από:

(1) 600μ, εφόσον ο χειριστής δύναται να διατηρήσει την απαιτούμενη ακρίβεια πλοήγησης εντός της περιοχής συνυπολογισμού του εμποδίου ή

(2) 900 μ. για πτήσεις υπό οποιεσδήποτε άλλες συνθήκες.

στ) Ο αερομεταφορέας θεσπίζει διαδικασίες έκτακτης ανάγκης που ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις του JAR-OPS 1.495 και οι οποίες εξασφαλίζουν ασφαλή πορεία, με παράκαμψη των εμποδίων, ώστε το αεροσκάφος είτε να πληροί τις προϋποθέσεις διαδρομής του JAR-OPS 1.500, είτε να μπορεί να προσγειωθεί στο αεροδρόμιο αναχώρησης ή σε άλλο αεροδρόμιο εναλλαγής απογείωσης.

JAR-OPS 1.500

Κατά τη διαδρομή - ένας κινητήρας εκτός λειτουργίας

α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι τα δεδομένα κα-

θαρού ίχνους πτήσης κατά τη διαδρομή, η οποία εκτελείται με έναν κινητήρα εκτός λειτουργίας, που παρουσιάζονται στο εγχειρίδιο πτήσης αεροπλάνου και είναι κατάλληλα για τις μετεωρολογικές συνθήκες που αναμένονται κατά την πτήση, είναι δε σύμφωνα με όλα τα σημεία των υποπαραγράφων (β) ή (γ) καθ' όλη την διαδρομή. Το καθαρό ίχνος πτήσης πρέπει να έχει θετική βαθμίδα (positive gradient) σε ύψος 1.500 ποδών πάνω από το αεροδρόμιο, όπου ενδεχομένως θα πραγματοποιηθεί η προσγείωση σε περίπτωση βλάβης του κινητήρα. Σε μετεωρολογικές συνθήκες που απαιτούν την λειτουργία αντιπαγωτικών συστημάτων, οι επιπτώσεις της χρήσης αυτών πρέπει να λαμβάνονται υπόψη στο καθαρό ίχνος πτήσης (net flight path).

β) Η βαθμίδα του καθαρού ίχνους πτήσης πρέπει να είναι θετική τουλάχιστον σε ύψος 1.000 ποδών πάνω από έδαφος οιασδήποτε μορφολογίας και από τυχόν εμπόδια κατά τη διαδρομή και εντός απόστασης 9,3 χλμ. (5nm) σε αμφότερες τις πλευρές της προγραμματιζόμενης διαδρομής.

γ) Το καθαρό ίχνος πτήσης πρέπει να επιτρέπει τη συνέχιση της πτήσης του αεροπλάνου από το ύψος πλεύσης προς αεροδρόμιο όπου μπορεί να πραγματοποιηθεί προσγείωση με βάση το JAR-OPS 1.515 ή 1.520 κατά περίπτωση, με το καθαρό ίχνος πτήσης να διαθέτει κατακόρυφο χώρο ελεύθερο εμποδίων τουλάχιστον 2.000 ποδών πάνω από έδαφος οιασδήποτε μορφολογίας και από τυχόν εμπόδια κατά την διαδρομή, εντός απόστασης 9,3 χλμ. (5 nm) σε αμφότερες τις πλευρές της προγραμματιζόμενης διαδρομής με βάση τις υποπαραγράφους (1) έως (4) κατωτέρω:

(1) ο κινητήρας θεωρείται ότι θα υποστεί βλάβη στο πλέον κρίσιμο σημείο της διαδρομής,

(2) συνυπολογίζεται η επίδραση των ανέμων στο ίχνος πτήσης,

(3) η απόρριψη καυσίμων επιτρέπεται εφόσον η ποσότητα που απομένει επαρκεί για την προσέγγιση στο αεροδρόμιο με τα απαιτούμενα εφεδρικά καύσιμα, σε περίπτωση εφαρμογής ασφαλούς διαδικασίας και

(4) το αεροδρόμιο, στο οποίο θεωρείται πιθανό ότι θα πραγματοποιηθεί η προσγείωση του αεροπλάνου μετά από βλάβη κινητήρα, πρέπει να πληροί τα ακόλουθα κριτήρια:

i) να πληρούνται οι απαιτήσεις επιδόσεων που αντιστοιχούν στο αναμενόμενο βάρος προσγείωσης και

ii) τα μετεωρολογικά δελτία ή οι προγνώσεις καιρού ή ο συνδυασμός αυτών, καθώς και οι αναφορές κατάστασης αεροδρομίου να δείχνουν ότι στον υπολογιζόμενο χρόνο της άφιξης είναι δυνατή η πραγματοποίηση ασφαλούς προσγείωσης.

δ) Προκειμένου να αποδείξει τη συμμόρφωσή του προς τις διατάξεις του JAR-OPS 1.500, ο αερομεταφορέας πρέπει να αυξάνει τα περιθώρια εύρους που περιέχονται στις υποπαραγράφους (β) και (γ) στα 18,5 χλμ. (10 νμ), εφόσον η ακρίβεια πλοήγησης δεν πληροί το 95% του επιπέδου συγκράτησης (containment level) .

JAR-OPS 1.505

Κατά τη διαδρομή - Αεροπλάνα με τρεις ή περισσότερους κινητήρες, δύο εκ των οποίων είναι εκτός λειτουργίας

α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι σε κανένα σημείο του σχεδιαζόμενου ίχνους πτήσης, αεροπλάνο που διαθέτει τρεις ή περισσότερους κινητήρες δεν θα απέχει περισσότερο από 90 λεπτά, έχοντας ταχύτητα πλεύσης μεγίστης εμβέλειας με πλήρη ισχύ υπό συνθήκες σταθερής θερμοκρασίας και άπνοιας, από αεροδρόμιο στο οποίο πληρούνται οι απαιτήσεις επιδόσεων που ισχύουν για την αναμενόμενη σε βάρος προσγείωση, εκτός εάν πληρούνται οι υποπαράγραφοι (β) έως (στ) κατωτέρω.

β) Τα δεδομένα καθαρού ίχνους πτήσης με δύο κινητήρες εκτός λειτουργίας πρέπει να καθιστούν δυνατή τη συνέχιση της πτήσης του αεροπλάνου, στις αναμενόμενες μετεωρολογικές συνθήκες, από το σημείο που θεωρείται ότι οι δύο κινητήρες παρουσίασαν βλάβη ταυτόχρονα, έως το αεροδρόμιο όπου είναι δυνατή η προσγείωση και η πλήρης ακινητοποίηση, εφόσον εφαρμόζεται η προκαθορισμένη διαδικασία προσγείωσης με δύο κινητήρες εκτός λειτουργίας. Το καθαρό ίχνος πτήσης πρέπει να είναι ελεύθερο εμποδίων κατακόρυφα, σε ύψος τουλάχιστον 2000 ποδών από έδαφος οιασδήποτε μορφολογίας και από τυχόν εμπόδια, καθ' όλη την πορεία, εντός απόστασης 9,3 χλμ (5 νμ) σε αμφότερες τις πλευρές της σχεδιαζόμενης διαδρομής. Σε υψόμετρα και μετεωρολογικές συνθήκες που απαιτούν τη χρήση αντιπαγωτικών συστημάτων, θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη η επίδραση της χρήσης αυτών στα δεδομένα καθαρού ίχνους πτήσης. Εάν η ακρίβεια πλοήγησης δεν πληροί το 95% του επιπέδου συγκράτησης (containment level), ο αερομεταφορέας πρέπει να αυξάνει το περιθώριο εύρους, που αναφέρεται, ανωτέρω, στα 18,5χλμ (10 nm).

γ) Οι δύο κινητήρες θεωρούνται ότι παρουσιάζουν βλάβη στο πλέον κρίσιμο σημείο της διαδρομής όπου το αεροσκάφος βρίσκεται πάνω από 90 λεπτά με ταχύτητα συντηρητικής πλεύσης (long range cruise) με όλους τους κινητήρες, υπό κανονικές θερμοκρασίες και νηνεμία, μακριά από το αεροδρόμιο όπου πληρούνται οι προϋποθέσεις απόδοσης (performance requirements) που ισχύουν για την αναμενόμενη σε βάρος προσγείωση.

δ) Το καθαρό ίχνος πτήσης πρέπει να έχει θετική βαθμίδα σε ύψος 1.500 ποδών πάνω από το αεροδρόμιο όπου υποτίθεται ότι θα πραγματοποιηθεί η προσγείωση μετά από βλάβη των δύο κινητήρων.

ε) Η απόρριψη καυσίμων επιτρέπεται εφόσον η εναπομείνασα ποσότητα επαρκεί για την προσέγγιση στο αεροδρόμιο με τα απαιτούμενα εφεδρικά καύσιμα, σε περίπτωση εφαρμογής ασφαλούς διαδικασίας.

στ) Το αναμενόμενο βάρος του αεροσκάφους στο σημείο όπου θεωρείται ότι δύο κινητήρες παρουσιάζουν βλάβη, δεν πρέπει να είναι μικρότερο από εκείνο που θα περιελάμβανε επαρκή καύσιμα για την προσέγγιση στο αεροδρόμιο προσγείωσης και για την άφιξη στο σημείο εκείνο σε ύψος τουλάχιστον 1500 ποδών πάνω ακριβώς από την περιοχή προσγείωσης και κατόπιν για την πραγματοποίηση οριζόντιας πτήσης για 15 λεπτά.

JAR-OPS 1.510

Προσγείωση - Προορισμός και αεροδρόμια εναλλαγής

α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι το βάρος προσγείωσης του αεροσκάφους, που καθορίζεται με βάση το JAR-OPS 1475 (α), δεν υπερβαίνει το μέγιστο βάρος προσγείωσης που καθορίζεται για το ύψος και την θερμοκρασία περιβάλλοντος που αναμένεται κατά τον προβλεπόμενο χρόνο προσγείωσης στο αεροδρόμιο προορισμού και εναλλαγής.

β) Για προσεγγίσεις δι'οργάνων σε αποφασιστικά σχε-

τικά ύψη (DHs) κάτω των 200 ποδών, ο αερομεταφορέας πρέπει να επαληθεύει ότι το βάρος προσέγγισης του αεροπλάνου, λαμβάνοντας υπόψη το βάρος απογείωσης και τα καύσιμα που αναμένεται να καταναλωθούν κατά τη διάρκεια της πτήσης, επιτρέπει βαθμίδα ανόδου αποτυχημένης προσέγγισης, με βλάβη στον κρίσιμο κινητήρα και με την ταχύτητα και διαμόρφωση που χρησιμοποιείται σε επανακύκλωση τουλάχιστον 2,5%, ή την δημοσιευμένη βαθμίδα ανόδου, ανάλογα με το ποια είναι μεγαλύτερη. Η χρήση εναλλακτικής λύσης πρέπει να εγκρίνεται από την Αρχή.

JAR-OPS 1.515
Προσγείωση - Στεγνός διάδρομος

α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι το βάρος προσγείωσης του αεροπλάνου, που καθορίζεται σύμφωνα με το JAR-OPS 1.475 (α), αναφορικά με τον προβλεπόμενο χρόνο προσγείωσης στο αεροδρόμιο προορισμού και σε οποιοδήποτε αεροδρόμιο εναλλαγής, επιτρέπει την προσγείωση πλήρους ακινητοποίησης από απόσταση 50 ποδών πάνω από το κατώφλι του διαδρόμου:

(1) για αεροσκάφη με στροβιλοκινητήρες εντός του 60% της διαθέσιμης διαδρομής προσγείωσης ή

(2) για αεροπλάνα με ελικοστροβιλοκινητήρες, εντός του 70% της διαθέσιμης διαδρομής προσγείωσης,

(3) για διαδικασίες προσέγγισης με μεγάλη γωνία (Steep approach) η Αρχή δύναται να εγκρίνει τη χρήση δεδομένων απόστασης προσγείωσης με συντελεστή σύμφωνα με την υποπαράγραφο (α)(1) και (α)(2) ανωτέρω, κατά περίπτωση, η οποία βασίζεται σε περιοριστικό ύψος (screen height) διέλευσης κάτω των 50 ποδών, αλλά όχι μικρότερο των 35 ποδών (Βλέπε παράρτημα 1 για το JAR-OPS 1.515 (α)(3)),

(4) Προκειμένου να αποδειχθεί η συμμόρφωση προς τις διατάξεις της υποπαραγράφου (α)(1) και (α)(2) ανωτέρω, η Αρχή δύναται να εγκρίνει κατ' εξαίρεση, εάν κρίνει ότι παρίσταται ανάγκη (βλέπε παράρτημα 1), την εκτέλεση χειρισμών βραχείας προσγείωσης (Short Landing Operations), σύμφωνα με τα παραρτήματα 1 και 2, καθώς και με οιεσδήποτε άλλους πρόσθετους όρους που η Αρχή κρίνει αναγκαίους προκειμένου να εξασφαλιστεί ένα αποδεκτό επίπεδο ασφαλείας για την συγκεκριμένη περίπτωση.

β) Προκειμένου να αποδείξει τη συμμόρφωσή του προς τις διατάξεις της υποπαραγράφου (β) ανωτέρω, ο αερομεταφορέας πρέπει να λαμβάνει υπόψη τα ακόλουθα:

(1) Το απόλυτο ύψος στο αεροδρόμιο,

(2) το 50%, κατ' ανώτατο όριο, της συνιστώσας αντίθετου ανέμου ή όχι λιγότερο του 150% της συνιστώσας ούριου ανέμου και

(3) την κλίση του διαδρόμου προς την κατεύθυνση προσγείωσης εφόσον είναι μεγαλύτερη από +/-2%.

γ) Προκειμένου να αποδειχθεί η συμμόρφωση με τις διατάξεις της υποπαραγράφου (α), ανωτέρω, πρέπει να θεωρείται ότι :

(1) η προσγείωση του αεροπλάνου πραγματοποιείται στον πλέον κατάλληλο διάδρομο, σε συνθήκες άπνοιας και

(2) το αεροπλάνο προσγειώνεται στον πλέον κατάλληλο διάδρομο, αφού υπολογισθεί η πιθανή ταχύτητα και κατεύθυνση του ανέμου και ληφθούν υπόψη τα χαρακτηριστικά χειρισμού του αεροπλάνου στο έδαφος, καθώς και άλλες συνθήκες όπως βοηθήματα προσγείωσης και μορφολογία εδάφους.

δ) Εάν ο αερομεταφορέας δεν μπορεί να συμμορφωθεί προς τις διατάξεις της υποπαραγράφου (γ)(1), ανωτέρω, σχετικά με αεροδρόμιο προορισμού που διαθέτει έναν και μόνο διάδρομο, όπου η προσγείωση εξαρτάται από συγκεκριμένη συνιστώσα ανέμου, τότε το αεροπλάνο συνεχίζει την πορεία του εφόσον υποδεικνύονται 2 αεροδρόμια εναλλαγής που καθιστούν δυνατή την τήρηση των διατάξεων των υποπαραγράφων (α), (β) και (γ). Πριν ξεκινήσει η προσέγγιση προσγείωσης στο αεροδρόμιο προορισμού, ο κυβερνήτης θα πρέπει να είναι βέβαιος ότι η προσγείωση μπορεί να πραγματοποιηθεί σε πλήρη συμμόρφωση προς το JAR-OPS 1.510 και τις υποπαραγράφους (α) και (β), ανωτέρω.

ε) Εάν ο αερομεταφορέας δεν μπορεί να συμμορφωθεί προς την υποπαράγραφο (γ)(2), ανωτέρω, όσον αφορά το αεροδρόμιο προορισμού, το αεροσκάφος μπορεί να ξεκινήσει την πτήση εφόσον υποδεικνύεται αεροδρόμιο εναλλαγής που καθιστά δυνατή την τήρηση των διατάξεων των υποπαραγράφων (α), (β) και (γ).

JAR-OPS 1.520
Προσγείωση - Βρεγμένοι διάδρομοι και διάδρομοι μετά καταλοίπων

α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι, όταν τα κατάλληλα μετεωρολογικά δελτία ή προγνώσεις καιρού, ή συνδυασμός αυτών, δείχνουν ότι στον υπολογιζόμενο χρόνο άφιξης ο διάδρομος ενδέχεται να είναι βρεγμένος, η διαθέσιμη απόσταση προσγείωσης ισούται τουλάχιστον με το 115% της απαιτούμενης απόστασης προσγείωσης, καθοριζόμενης σύμφωνα με το JAR-OPS 1.515.

β) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι, όταν τα κατάλληλα μετεωρολογικά δελτία ή προγνώσεις καιρού, ή συνδυασμός αυτών, δείχνουν ότι στον υπολογιζόμενο χρόνο άφιξης στο διάδρομο ενδέχεται να είναι μετά κατάλοιπών, η διαθέσιμη απόσταση προσγείωσης ισούται τουλάχιστον με την απόσταση προσγείωσης, η οποία καθορίζεται σύμφωνα με την υποπαράγραφο (α), ανωτέρω, ή τουλάχιστον με το 115% της απόστασης προσγείωσης που καθορίζεται με βάση τα δεδομένα εγκεκριμένης απόστασης προσγείωσης διαδρόμου μετά καταλοίπων ή με βάση άλλα αντίστοιχα δεδομένα, εγκεκριμένα από την Αρχή, ανάλογα με το ποια απόσταση είναι μεγαλύτερη.

γ) Είναι δυνατή η χρησιμοποίηση απόστασης προσγείωσης σε βρεγμένο διάδρομο μικρότερης από αυτήν που προβλέπεται στην υποπαράγραφο (α), ανωτέρω, όχι όμως μικρότερης από αυτή που απαιτείται από την OPS 1.515 (α), εφόσον το εγχειρίδιο πτήσης του αεροπλάνου (AFM) περιλαμβάνει πρόσθετες ειδικές πληροφορίες για τις αποστάσεις προσγείωσης σε βρεγμένους διαδρόμους.

δ) Είναι δυνατή η χρησιμοποίηση απόστασης προσγείωσης σε ειδικά προετοιμασμένο διάδρομο μετά καταλοίπων μικρότερης από αυτήν που προβλέπεται στη υποπαράγραφο (α), ανωτέρω, όχι όμως μικρότερης από αυτή που απαιτείται από την JAR - OPS 1.515 (α), εφόσον το εγχειρίδιο πτήσης του αεροπλάνου περιλαμβάνει συγκεκριμένες πρόσθετες πληροφορίες για τις αποστάσεις προσγείωσης σε διαδρόμους μετά καταλοίπων.

ε) Προκειμένου να αποδειχθεί η συμμόρφωση προς τις διατάξεις των υποπαραγράφων (β), (γ) και (δ), ανωτέρω, τα κριτήρια του JAR-OPS 1.515 ισχύουν ανάλογα, εκτός από την περίπτωση του JAR-OPS 1.515 (α)(1) και (α)(2) η οποία δεν εφαρμόζεται στη υποπαράγραφο (β), ανωτέρω.

Παράρτημα 1 για το JAR-OPS 1.495(γ)(3)
Έγκριση για αυξημένες γωνίες κλίσης (bank angles)

α) Για την χρήση αυξημένων γωνιών κλίσης που απαιτούν ειδική έγκριση, πρέπει να πληρούνται τα ακόλουθα κριτήρια:

(1) το εγχειρίδιο πτήσης του αεροπλάνου (AFM) πρέπει να περιλαμβάνει εγκεκριμένα δεδομένα για την απαιτούμενη αύξηση ταχύτητας πτήσης, καθώς και δεδομένα που καθιστούν δυνατό το σχεδιασμό του ίχνους πτήσης, λαμβάνοντας υπόψη τις αυξημένες γωνίες κλίσης και ταχύτητες.

Πρέπει να είναι δυνατή η χρήση οπτικής καθοδήγησης για την ακρίβεια πλοήγησης.

Τα μετεωρολογικά ελάχιστα και οι περιορισμοί σε σχέση με τον άνεμο πρέπει να προσδιορίζονται για κάθε διάδρομο και να εγκρίνονται από την Αρχή.

Εκπαίδευση σύμφωνα με το JAR-OPS 1.975.

Παράρτημα 1 για το JAR-OPS 1.515(α)(3)
Διαδικασίες προσέγγισης με μεγάλη γωνία
(Steep Approach)

α) Η Αρχή δύναται να εγκρίνει την εφαρμογή διαδικασιών προσέγγισης με μεγάλη γωνία χρησιμοποιώντας γωνίες ίχνους καθόδου (glide slope) 4,5° ή μεγαλύτερες και περιοριστικά ύψη διέλευσης 50 ποδών κατ' ανώτατο όριο, αλλά όχι κάτω των 35 ποδών, εφόσον πληρούνται τα ακόλουθα κριτήρια:

(1) Το εγχειρίδιο πτήσης του αεροπλάνου πρέπει να αναφέρει την μέγιστη επιτρεπτή γωνία ίχνους καθόδου, κάθε άλλο περιορισμό, τις κανονικές ή μη-κανονικές διαδικασίες ή τις διαδικασίες επείγουσας ανάγκης σχετικά με προσέγγιση μεγάλης γωνίας, καθώς και τις τροποποιήσεις στα δεδομένα μήκους διαδρόμου, εφόσον χρησιμοποιούνται κριτήρια προσέγγισης μεγάλης γωνίας,

(2) κάθε αεροδρόμιο στο οποίο πρόκειται να εφαρμοστούν διαδικασίες προσέγγισης με μεγάλη γωνία πρέπει να διαθέτει κατάλληλο σύστημα αναφοράς ίχνους καθόδου, το οποίο να περιλαμβάνει τουλάχιστον σύστημα οπτικής ένδειξης ίχνους καθόδου και

(3) τα μετεωρολογικά ελάχιστα πρέπει να καθορίζονται και να εγκρίνονται για κάθε διάδρομο που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί σε διαδικασία προσέγγισης με μεγάλη γωνία. Πρέπει να λαμβάνονται υπόψη τα εξής:

i) η κατάσταση εμποδίων,

ii) ο τύπος της αναφοράς ίχνους καθόδου και καθοδήγησης διαδρόμου, όπως οπτικά βοηθήματα, MLS, 3D–NAV, ILS, LLZ, VOR, NDB,

iii) η ελάχιστη οπτική αναφορά που απαιτείται σε DH και MDA·

iv) ο διαθέσιμος αεροπορικός εξοπλισμός ,

v) τα προσόντα χειριστή και η ειδική εξοικείωσή του με το εκάστοτε αεροδρόμιο,

vi) τους περιορισμούς και τις διαδικασίες που προβλέπει το εγχειρίδιο πτήσης του αεροπλάνου και

vii) τα κριτήρια αποτυχημένης προσέγγισης.

Παράρτημα 1 στο JAR-OPS 1.515 (α)(4)
Χειρισμοί βραχείας προσγείωσης (Short field landing)

α) Για τους σκοπούς της JAR-OPS 1.515 (α)(4), η απόσταση που χρησιμοποιείται για τον υπολογισμό του επιτρεπτού βάρους προσγείωσης, δύναται να αποτελείται από το χρήσιμο μήκος της δηλωθείσας ασφαλούς περιοχής αθροιζόμενο με τη διαθέσιμη δηλωθείσα απόσταση προσγείωσης. Η Αρχή μπορεί να εγκρίνει τους χειρισμούς αυτούς σύμφωνα με τα ακόλουθα κριτήρια:

(1) Απόδειξη της ανάγκης για την διενέργεια χειρισμών βραχείας προσγείωσης. Πρέπει να υφίσταται σαφές κοινό συμφέρον και ανάγκη που υπαγορεύεται από λόγους επιχειρησιακής φύσεως για την εκτέλεση της πτητικής εκμετάλλευσης, είτε λόγω της απομακρυσμένης θέσης του αεροδρομίου είτε λόγω των φυσικών περιορισμών σχετικά με την επέκταση του διαδρόμου.

(2) Κριτήρια σχετικά με το αεροπλάνο και την πτητική λειτουργία.

i) Χειρισμοί βραχείας προσγείωσης εγκρίνονται μόνο για αεροπλάνα στα οποία η κάθετη απόσταση μεταξύ του ίχνους του ματιού του πιλότου και του ίχνους του χαμηλότερου σημείου των τροχών και με το αεροπλάνο να βρίσκεται σε κανονικό ίχνος καθόδου, δεν υπερβαίνει τα 3 μέτρα.

ii) Σε περίπτωση θέσπισης επιχειρησιακών ελάχιστων αεροδρομίου, η ορατότητα διαδρόμου (RVR) δεν πρέπει να είναι μικρότερη του 1,5χλμ. Επιπλέον, οι περιορισμοί ανέμου πρέπει να προσδιορίζονται στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης.

iii) Η ελάχιστη πείρα του χειριστή, οι απαιτήσεις εκπαίδευσης και η εξοικείωση με το αεροδρόμιο, πρέπει να προσδιορίζονται για παρόμοιες επιχειρήσεις στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης.

(3) Με την υπόθεση ότι το ύψος διασταύρωσης πάνω από το σημείο έναρξης του προς χρήση μήκους της δηλωθείσας ασφαλούς περιοχής είναι 50 πόδια .

(4) Πρόσθετα κριτήρια. Η Αρχή δύναται να επιβάλει πρόσθετες απαιτήσεις οι οποίες κρίνονται αναγκαίες για την ασφαλή πτητική λειτουργία, λαμβάνοντας υπόψη τα χαρακτηριστικά του τύπου του αεροπλάνου, τα ορεογραφικά χαρακτηριστικά στην περιοχή προσέγγισης, τα διαθέσιμα βοηθήματα προσέγγισης, καθώς και τις πιθανότητες αποτυχημένης προσέγγισης / ματαιωθείσας προσγείωσης. Για παράδειγμα, τέτοιου είδους πρόσθετη απαίτηση συνιστά η προϋπόθεση για σύστημα οπτικής ένδειξης καθόδου τύπου VASI (οπτική ένδειξη ίχνους καθόδου)/PAPI (ενδείκτης ίχνους προσέγγισης ακριβείας).

Παράρτημα 2 στο JAR-OPS 1.515 (α)(4)
Κριτήρια σχετικά με το αεροδρόμιο για χειρισμούς
βραχείας προσγείωσης

Τα κριτήρια σχετικά με το αεροδρόμιο για χειρισμούς βραχείας προσγείωσης είναι:

(α) Η χρήση της περιοχής ασφαλείας πρέπει να εγκρίνεται από την Αρχή του αεροδρομίου.

(β) Το ωφέλιμο μήκος της δηλωθείσας περιοχής ασφαλείας, σύμφωνα με τις διατάξεις την 1.515 (α)(4), και του παρόντος προσαρτήματος, δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 90 μέτρα.

(γ) Το πλάτος της δηλωθείσας περιοχής ασφαλείας ισούται τουλάχιστον με το διπλάσιο του πλάτους του διαδρόμου ή το διπλάσιο του εκπετάσματος πτέρυγας, ανάλογα ποιο από τα δύο είναι μεγαλύτερο, ενώ το κέντρο της περιοχής αυτής είναι τοποθετημένο στην ίδια ευθεία με τον άξονα του διαδρόμου.

(δ) Η δηλωθείσα ασφαλής περιοχή πρέπει να είναι απαλλαγμένη από τα εμπόδια ή τις κοιλότητες που θα μπορούσαν να θέσουν σε κίνδυνο το αεροπλάνο εάν προσγειωθεί εντός αυτής, πριν τον διάδρομο “κοντός” (undershoot), ενώ κανένα κινητό αντικείμενο δεν επιτρέπεται

εντός της δηλωθείσας ασφαλούς περιοχής όταν ο διάδρομος χρησιμοποιείται για χειρισμούς βραχείας προσγείωσης.

(ε) Η κλίση της δηλωθείσας ασφαλούς περιοχής δεν πρέπει να υπερβαίνει το 5% στην ανοδική κλίση και το 2% στην καθοδική κλίση προς την κατεύθυνση της προσγείωσης.

(στ) Για τους σκοπούς της πτητικής αυτής εκμετάλλευσης, δεν είναι αναγκαία η εφαρμογή της απαίτησης έντασης διόπτευσης (bearing strength) του JAR-OPS 1.480 (α)(5) στην δηλωθείσα περιοχή ασφαλείας.

ΤΜΗΜΑ Η
ΕΠΙΔΟΣΕΙΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ Β

JAR-OPS 1.525
Γενικά

α) Δεν επιτρέπεται η εκμετάλλευση μονοκινητήριου αεροπλάνου από τον αερομεταφορέα:

(1) τη νύχτα, ή

(2) σε μετεωρολογικές συνθήκες που επιβάλλουν τη χρήση οργάνων πτήσης (IMC), εκτός εάν εκτελείται ειδική πτήση με κανόνες εξ όψεως (SVFR).

Σημείωση: Οι περιορισμοί στην πτητική λειτουργία μονοκινητήριων αεροπλάνων καλύπτονται από το JAR-OPS 1.240(α)(6).

β) Ο αερομεταφορέας μεταχειρίζεται αεροπλάνα με δύο κινητήρες, τα οποία δεν ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις ανόδου του παραρτήματος 1 του JAR-OPS 1.525(β) ως μονοκινητήρια αεροπλάνα.

JAR-OPS 1.530
Απογείωση

α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι το βάρος απογείωσης δεν υπερβαίνει το μέγιστο βάρος απογείωσης που καθορίζεται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροπλάνου για το απόλυτο ύψος πίεσης και τη θερμοκρασία περιβάλλοντος στο αεροδρόμιο που πραγματοποιείται η απογείωση.

β) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι η απόσταση απογείωσης χωρίς συντελεστή, όπως καθορίζεται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροπλάνου, δεν υπερβαίνει:

(1) όταν πολλαπλασιαζόμενη με τον συντελεστή 1,25, το διαθέσιμο μήκος διαδρόμου για απογείωση ή

(2) όταν διατίθεται προέκταση διαδρόμου για ματαίωση απογείωσης (stopway) και/ή προέκταση διαδρόμου απελευθέρωσης εμποδίων για απογείωση(clearway), τα ακόλουθα:

i) το διαθέσιμο μήκος διαδρόμου απογείωση,

ii) όταν πολλαπλασιαζόμενη με τον συντελεστή 1,15, τη διαθέσιμη απόσταση απογείωσης και

iii) όταν πολλαπλασιαζόμενη με το συντελεστή 1,3, τη διαθέσιμη απόσταση επιτάχυνσης ακινητοποίησης.

γ) Ο αερομεταφορέας, προκειμένου να αποδείξει τη συμμόρφωσή του προς τις διατάξεις της υποπαραγράφου (β) ανωτέρω, λαμβάνει υπόψη τα ακόλουθα:

(1) το βάρος του αεροπλάνου στην αρχή της διαδρομής απογείωσης,

(2) το απόλυτο ύψος πιέσεως στο αεροδρόμιο,

(3) τη θερμοκρασία περιβάλλοντος στο αεροδρόμιο,

(4) την κατάσταση της επιφάνειας του διαδρόμου και το είδος της επιφάνειας του διαδρόμου,

(5) την κλίση του διαδρόμου προς την διεύθυνση απογείωσης και

(6) το 50%, κατ' ανώτατο όριο, της συνιστώσας αντίθετου ανέμου που έχει αναφερθεί ή όχι λιγότερο του 150% της συνιστώσας ούριου ανέμου που έχει αναφερθεί.

JAR-OPS 1.535
Αποφυγή εμποδίων απογείωσης - Πολυκινητήρια αεροπλάνα

α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ώστε το ίχνος πτήσης απογείωσης αεροπλάνων που διαθέτουν δύο ή περισσότερους κινητήρες, όπως καθορίζεται στη παρούσα υποπαράγραφο, να είναι ελεύθερο από κάθε εμπόδιο σε κατακόρυφο απόσταση 50 ποδών τουλάχιστον ή σε οριζόντια απόσταση τουλάχιστον 90μ συν 0,125*D, όπου D η οριζόντια απόσταση που διανύει ένα αεροπλάνο από το τέλος της διαθέσιμης απόστασης απογείωσης ή το τέλος της απόστασης απογείωσης, εφόσον προβλέπεται στροφή πριν το τέλος της διαθέσιμης απόστασης απογείωσης, όπως ορίζονται στις υποπαραγράφους (β) και (γ) κατωτέρω. Προκειμένου να αποδειχθεί η συμμόρφωση προς τις διατάξεις της παρούσας υποπαραγράφου, πρέπει να λαμβάνεται υπόψη ότι:

(1) το ίχνος πτήσης απογείωσης ξεκινά σε ύψος 50 ποδών πάνω από την επιφάνεια στο τέλος της απαιτούμενης απόστασης απογείωσης σύμφωνα με το JAR-OPS 1.530 (β) και τελειώνει σε ύψος 1500 ποδών πάνω από την επιφάνεια,

(2) το αεροπλάνο δεν παίρνει κλίση πριν φτάσει στο ύψος των 50 ποδών πάνω από την επιφάνεια και στη συνέχεια η γωνία κλίσης δεν υπερβαίνει τις 15°,

(3) η βλάβη του κρίσιμου κινητήρα εμφανίζεται στο ίχνος πτήσης απογείωσης με συνθήκες πλήρους ισχύος, τη στιγμή κατά την οποία αναμένεται απώλεια αναφοράς οπτικής επαφής σε σχέση με την αποφυγή εμποδίων,

(4) η βαθμίδα του ίχνους πτήσης απογείωσης από τα 50 πόδια έως το υποτιθέμενο ύψος βλάβης του κινητήρα ισούται με τη μέση βαθμίδα με πλήρη ισχύ κατά την άνοδο και τη μετάβαση στη κανονική διαμόρφωση διαδρομής (enroute configuration), πολλαπλασιαζόμενη με τον συντελεστή 0,77 και

(5) η βαθμίδα του ίχνους πτήσης απογείωσης από το ύψος που έχει επιτευχθεί σύμφωνα με την υποπαράγραφο (4) ανωτέρω έως το τέλος του ίχνους πτήσης απογείωσης ισούται με τη βαθμίδα ανόδου σε κανονική διαδρομή (enroute climb) αεροπλάνου με ένα κινητήρα εκτός λειτουργίας, όπως παρουσιάζεται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροπλάνου.

(β) Προκειμένου να αποδείξει τη συμμόρφωσή του προς τις διατάξεις της υποπαραγράφου (α) ανωτέρω, σχετικά με τις περιπτώσεις εκείνες κατά τις οποίες το σχεδιαζόμενο ίχνος πτήσης δεν απαιτεί αλλαγές ίχνους πλέον των 15°, ο αερομεταφορέας δεν υποχρεούται να λαμβάνει υπόψη τα εμπόδια με πλευρική απόσταση μεγαλύτερη των:

(1) 300μ, εφόσον η πτήση εκτελείται υπό συνθήκες που επιτρέπουν πλοήγηση εξ όψεως με καθοδήγηση πορείας ή εφόσον διατίθενται βοηθήματα πλοήγησης τα οποία παρέχουν τη δυνατότητα στο χειριστή να διατηρεί το σχεδιαζόμενο ίχνος πτήσης με την ίδια ακρίβεια (βλέπε παράρτημα 1 του JAR-OPS 1.535 (β)(1) και (γ)(1) ή

(2) 600μ, για πτήσεις υπό οποιεσδήποτε άλλες συνθήκες.

γ) Προκειμένου να αποδείξει τη συμμόρφωσή του προς τις διατάξεις της υποπαραγράφου (α) ανωτέρω, σχετικά

με τις περιπτώσεις εκείνες κατά τις οποίες το σχεδιαζόμενο ίχνος πτήσης απαιτεί αλλαγές ίχνους πλέον των 15°, ο αερομεταφορέας δεν υποχρεούται να λαμβάνει υπόψη τα εμπόδια με πλευρική απόσταση μεγαλύτερη των:

(1) 600μ για πτήσεις που εκτελούνται υπό συνθήκες που επιτρέπουν την πλοήγηση εξ όψεως με καθοδήγηση πορείας (βλέπε παράρτημα 1 του JAR-OPS 1.535 (β)(1) και (γ)(1)),

(2) 900μ για πτήσεις υπό οποιεσδήποτε άλλες συνθήκες.

δ) Προκειμένου να αποδείξει τη συμμόρφωσή του προς τις διατάξεις των υποπαραγράφων (α), (β) και (γ), ο αερομεταφορέας πρέπει να λαμβάνει υπόψη του τα ακόλουθα:

(1) το βάρος του αεροπλάνου στην αρχή της διαδρομής απογείωσης,

(2) το απόλυτο ύψος πιέσεως στο αεροδρόμιο,

(3) τη θερμοκρασία περιβάλλοντος στο αεροδρόμιο και

(4) το 50%, κατ' ανώτατο όριο, της συνιστώσας αντίθετου ανέμου που έχει αναφερθεί ή όχι λιγότερο του 150% της συνιστώσας ούριου ανέμου που έχει αναφερθεί.

JAR-OPS 1.540
Κανονική διαδρομή - Πολυκινητήρια αεροπλάνα

α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι το αεροπλάνο, στις αναμενόμενες για την πτήση μετεωρολογικές συνθήκες και σε περίπτωση βλάβης ενός κινητήρα και με τους υπόλοιπους κινητήρες να λειτουργούν εντός των προβλεπομένων συνθηκών μέγιστης συνεχούς ισχύος, μπορεί να συνεχίζει την πτήση στο σχετικό ή πάνω από το σχετικό ελάχιστο ύψος για την επίτευξη ασφαλούς πτήσης, όπως αναφέρεται στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης έως σημείου 1000 ποδών πάνω από αεροδρόμιο όπου μπορούν να επιτευχθούν οι απαιτούμενες επιδόσεις.

(β) Προκειμένου να αποδειχθεί η συμμόρφωση με τις διατάξεις της υποπαραγράφου (α) ανωτέρω:

(1) το αεροπλάνο δεν πρέπει να ίπταται σε ύψος το οποίο υπερβαίνει εκείνο του οποίου ο βαθμός ανόδου ισούται με 300 πόδια ανά λεπτό, με όλους τους κινητήρες να λειτουργούν εντός των καθορισμένων συνθηκών μέγιστης συνεχούς ισχύος και

(2) η καθ' υπόθεση βαθμίδα κανονικής διαδρομής (enroute climb gradient) με ένα κινητήρα εκτός λειτουργίας είναι η μέγιστη βαθμίδα ανόδου ή καθόδου, ανάλογα με την περίπτωση, αντίστοιχα αυξημένη κατά 0,5% ή μειωμένη κατά 0,5%.

JAR-OPS 1.542
Κανονική διαδρομή - Μονοκινητήρια αεροπλάνα

α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι το αεροπλάνο, στις αναμενόμενες για την πτήση μετεωρολογικές συνθήκες και σε περίπτωση βλάβης κινητήρα, μπορεί να φθάσει σε τόπο όπου μπορεί να πραγματοποιηθεί ασφαλής αναγκαστική προσγείωση. Αναφορικά με τα χερσαία αεροπλάνα, απαιτείται χερσαία έκταση, εκτός και η Αρχή εγκρίνει διαφορετικά.

β) Προκειμένου να αποδειχθεί η συμμόρφωση με τις διατάξεις της υποπαραγράφου (α) ανωτέρω:

(1) το αεροπλάνο δεν πρέπει να ίπταται, ενώ ο κινητήρας λειτουργεί μέσα στις καθοριζόμενες συνθήκες μέγιστης συνεχούς ισχύος, σε ύψος που υπερβαίνει εκείνο του οποίου ο βαθμός ανόδου ισούται με 300 πόδια ανά λεπτό και

(2) η καθ' υπόθεση βαθμίδα κανονικής διαδρομής είναι η μέγιστη βαθμίδα καθόδου αυξημένη κατά 0,5%.

JAR-OPS 1.545
Προσγείωση - αεροδρόμιο προορισμού
και αεροδρόμια εναλλαγής

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι το βάρος προσγείωσης του αεροσκάφους, που καθορίζεται με βάση το JAR-OPS 1.475(α), δεν υπερβαίνει το μέγιστο βάρος προσγείωσης που καθορίζεται για το ύψος και την θερμοκρασία περιβάλλοντος που αναμένεται κατά τον προβλεπόμενο χρόνο προσγείωσης στο αεροδρόμιο προορισμού και εναλλαγής.

JAR-OPS 1.550
Προσγείωση - Στεγνός διάδρομος

α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι το βάρος προσγείωσης του αεροσκάφους, που καθορίζεται σύμφωνα με το JAR-OPS 1.475 (α), για τον προβλεπόμενο χρόνο προσγείωσης, καθιστά εφικτή την προσγείωση μέχρι της πλήρους ακινητοποίησης από απόσταση 50 ποδών πάνω από το κατώφλι διαδρόμου και μέσα στα πλαίσια του 70% της διαθέσιμης απόστασης προσγείωσης στο αεροδρόμιο προορισμού και σε κάθε αεροδρόμιο εναλλαγής.

(1) Η Αρχή μπορεί να εγκρίνει τη χρήση δεδομένων απόστασης προσγείωσης με συντελεστή σύμφωνα με την παρούσα παράγραφο, η οποία βασίζεται στις διαδικασίες προσέγγισης με μεγάλη γωνία, χρησιμοποιώντας περιοριστικό ύψος διέλευσης κάτω των 50 ποδών, αλλά όχι μικρότερο των 35 ποδών (βλέπε παράρτημα 1 της JAR-OPS 1.550 (α)).

(2) Η Αρχή μπορεί να εγκρίνει τους χειρισμούς βραχείας προσγείωσης, σύμφωνα με τα κριτήρια του παραρτήματος 2 του JAR-OPS 1.550(α).

(β) Προκειμένου να αποδείξει τη συμμόρφωσή του προς τις διατάξεις της υποπαραγράφου (α) ανωτέρω, ο αερομεταφορέας πρέπει να λαμβάνει υπόψη του τα ακόλουθα:

(1) Το απόλυτο ύψος στο αεροδρόμιο,

(2) το 50%, κατ' ανώτατο όριο, της συνιστώσας αντίθετου ανέμου ή όχι λιγότερο του 150% της συνιστώσας ούριου ανέμου,

(3) την κατάσταση της επιφάνειας του διαδρόμου και το είδος της επιφάνειας του διαδρόμου και

(4) την κλίση του διαδρόμου προς την διεύθυνση της προσγείωσης.

γ) Για τον προγραμματισμό ενός αεροσκάφους, σύμφωνα με τη υποπαράγραφο (α) ανωτέρω, πρέπει να λαμβάνονται υπόψη τα ακόλουθα:

(1) η προσγείωση του αεροπλάνου πραγματοποιείται στον πλέον κατάλληλο διάδρομο, σε συνθήκες άπνοιας και

(2) το αεροπλάνο προσγειώνεται στον πλέον κατάλληλο διάδρομο, αφού υπολογισθεί η πιθανή ταχύτητα, η κατεύθυνση του ανέμου και ληφθούν υπόψη τα χαρακτηριστικά χειρισμού του αεροπλάνου στο έδαφος, καθώς και άλλες συνθήκες όπως βοηθήματα προσγείωσης και μορφολογία εδάφους.

δ) Σε περίπτωση αδυναμίας συμμόρφωσης του αερομεταφορέα με τη υποπαράγραφο (γ)(2) σχετικά με το αεροδρόμιο προορισμού, το αεροπλάνο ενδέχεται να προγραμματιστεί για την εκτέλεση της πτήσης, εφόσον οριστεί αεροδρόμιο εναλλαγής, στο οποίο είναι εφικτή η

πλήρης συμμόρφωση με τις διατάξεις των υποπαραγράφων (α), (β) και (γ) ανωτέρω.

JAR-OPS 1.555
Προσγείωση - βρεγμένοι διάδρομοι και διάδρομοι μετά καταλοίπων

α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι, όταν τα κατάλληλα μετεωρολογικά δελτία ή προγνώσεις καιρού ή συνδυασμός αυτών, δείχνουν ότι στον υπολογιζόμενο χρόνο της άφιξης ο διάδρομος ενδέχεται να είναι βρεγμένος, η διαθέσιμη απόσταση προσγείωσης είναι ίση ή υπερβαίνει την απαιτούμενη απόσταση προσγείωσης που καθορίζεται σύμφωνα με το JAR-OPS 1.550 πολλαπλασιαζόμενη με το συντελεστή 1,15.

β) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι, όταν τα κατάλληλα μετεωρολογικά δελτία ή προγνώσεις καιρού ή συνδυασμός αυτών, δείχνουν ότι στον υπολογιζόμενο χρόνο της άφιξης ο διάδρομος ενδέχεται να είναι μετά καταλοίπων, η απόσταση προσγείωσης που καθορίζεται χρησιμοποιώντας στοιχεία αποδεκτά από τις αρχές για τις συνθήκες αυτές, δεν υπερβαίνει τη διαθέσιμη απόσταση προσγείωσης.

γ) Είναι δυνατή η χρησιμοποίηση απόστασης προσγείωσης σε βρεγμένο διάδρομο μικρότερης από αυτήν που προβλέπεται στην υποπαράγραφο (α) ανωτέρω, όχι όμως μικρότερης από αυτήν που απαιτείται από την JAR-OPS 1.550 (α), εφόσον το εγχειρίδιο πτήσης του αεροπλάνου περιλαμβάνει πρόσθετες ειδικές πληροφορίες για τις αποστάσεις προσγείωσης σε βρεγμένους διαδρόμους.

Παράρτημα 1 στο JAR-OPS 1.525 (β)
Γενικά – Άνοδος απογείωσης και προσγείωσης

Οι απαιτήσεις του παρόντος παραρτήματος βασίζονται στις απαιτήσεις των JAR–23.63 (γ)(1) και JAR–23.63 (γ)(2).

α) Άνοδος μετά την απογείωση

(1) Όλοι οι κινητήρες να βρίσκονται σε λειτουργία

i) Η σταθερή βαθμίδα ανόδου μετά την απογείωση πρέπει να είναι τουλάχιστον 4% με:

Α) ισχύ απογείωσης σε κάθε κινητήρα,

Β) το σύστημα προσγείωσης σε θέση έκτασης εκτός εάν το σύστημα προσγείωσης μπορεί να ανασυρθεί σε χρόνο μικρότερο των 7 δευτερολέπτων, οπότε θεωρείται ως ανασυρμένο,

Γ) τα πτερύγια υπεραντωτικής διάταξης σε θέση(-εις) απογείωσης και

Δ) ταχύτητα ανόδου όχι μικρότερη από τη μέγιστη τιμή των 1,1*V_{MC} και 1,2*V_{S1}.

(2) Ένας κινητήρας εκτός λειτουργία

i) Η σταθερή βαθμίδα ανόδου σε ύψος 400 ποδών πάνω από την επιφάνεια απογείωσης πρέπει να είναι μετρήσιμα θετική με:

Α) τον κρίσιμο κινητήρα εκτός λειτουργίας και τον έλικα αυτού στην ελάχιστη θέση οπισθέλκουσας,

Β) τον εναπομείναντα κινητήρα σε ισχύ απογείωσης,

Γ) το σύστημα προσγείωσης ανασυρμένο,

Δ) τα πτερύγια υπεραντωτικής διάταξης σε θέση(-εις) απογείωσης και

Ε) ταχύτητα ανόδου ίση με αυτήν που επιτεύχθηκε στα 50 πόδια.

ii) Η σταθερή βαθμίδα ανόδου δεν πρέπει να είναι μικρότερη του 0,75% σε ύψος 1500 ποδών πάνω από την επιφάνεια απογείωσης με:

Α) τον κρίσιμο κινητήρα εκτός λειτουργίας και τον έλικα αυτού στην ελάχιστη θέση οπισθέλκουσας,

Β) τον εναπομείναντα κινητήρα να μην υπερβαίνει τη μέγιστη συνεχή ισχύ,

Γ) το σύστημα προσγείωσης ανασυρμένο,

Δ) τα πτερύγια υπεραντωτικής διάταξης ανασυρμένα και

Ε) ταχύτητα ανόδου όχι μικρότερη της 1,2*V_{S1}.

(β) Άνοδος προσγείωσης

(1) Όλοι οι κινητήρες να βρίσκονται σε λειτουργία

i) Η σταθερή βαθμίδα ανόδου πρέπει να είναι τουλάχιστον 2,5% με:

Α) ισχύ ή ώση που δεν υπερβαίνει την αντίστοιχη ισχύ ή ώση που αναπτύσσεται 8 δευτερό-λεπτα μετά την εκκίνηση των συστημάτων ελέγχου ισχύος από την ελάχιστη θέση βραδείας πτήσης (flight idle),

Β) το σύστημα προσγείωσης σε θέση έκτασης

Γ) τα πτερύγια υπεραντωτικής διάταξης σε θέση προσγείωσης και

Δ) ταχύτητα ανόδου ίση με V_{REF}.

(2) Ένας κινητήρας εκτός λειτουργίας

i) Ο σταθερός λόγος ανόδου δεν πρέπει να είναι μικρότερος του 0·75% σε ύψος 1500 ποδών πάνω από την επιφάνεια προσγείωσης με

Α) τον κρίσιμο κινητήρα εκτός λειτουργίας και τον έλικα αυτού στην ελάχιστη θέση οπισθέλκουσας,

Β) τον εναπομείναντα κινητήρα να μην υπερβαίνει τη μέγιστη συνεχή ισχύ,

Γ) το σύστημα προσγείωσης ανασυρμένο,

Δ) τα πτερύγια υπεραντωτικής διάταξης ανασυρμένα και

Ε) ταχύτητα ανόδου όχι μικρότερη της 1,2*V_{S1}.

Παράρτημα 1 του JAR-OPS 1.535 (β)(1) και (γ)(1)
Ίχνος πτήσης απογείωσης - Πλοήγηση εξ όψεως με καθοδήγηση πορείας

Προκειμένου να καταστεί εφικτή η πλοήγηση εξ όψεως με καθοδήγηση πορείας, ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι οι καιρικές συνθήκες που επικρατούν στο χρόνο πτήσης, συμπεριλαμβανομένης της οροφής και της ορατότητας, είναι τέτοιες ώστε να καθιστούν τα εμπόδια ή/και τα σημεία αναφοράς στο έδαφος, ορατά και αναγνωρίσιμα. Το εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης πρέπει να καθορίζει για το εκάστοτε αεροδρόμιο(-α), τις ελάχιστες καιρικές συνθήκες οι οποίες επιτρέπουν στο πλήρωμα θαλάμου διακυβέρνησης να προσδιορίζει και διατηρεί κατά τρόπο συνεχή το ορθό ίχνος πτήσης, λαμβάνοντας υπόψη τα σημεία αναφοράς του εδάφους, προκειμένου να παρέχεται ασφαλή απελευθέρωση σε σχέση με τα εμπόδια και τη μορφολογία του εδάφους ως ακολούθως:

α) η διαδικασία πρέπει να είναι σαφώς προσδιορισμένη σε σχέση με τα σημεία αναφοράς στο έδαφος προκειμένου να καταστεί εφικτή η ανάλυση του ίχνους που πρέπει να ακολουθηθεί ως προς τις απαιτήσεις απελευθέρωσης εμποδίων,

β) η διαδικασία πρέπει να εντάσσεται στα πλαίσια των ικανοτήτων του αεροπλάνου όσο αφορά την προς τα εμπρός ταχύτητα (forward speed), τη γωνία κλίσης και τις επιπτώσεις του ανέμου,

γ) το πλήρωμα διακυβέρνησης πρέπει να είναι εφοδιασμένο με περιγραφή της διαδικασίας σε γραπτή ή εικονογραφημένη μορφή για δική του χρήση και

δ) πρέπει να διευκρινίζονται οι περιοριστικές περιβαλλοντικές συνθήκες (π.χ. άνεμος, νέφωση, ορατότητα, συνθήκες νύχτας/ημέρας, φωτισμός περιβάλλοντα χώρου, φωτισμός εμποδίων).

Παράρτημα 1 στο JAR-OPS 1.550 (α)
Διαδικασίες προσέγγισης με μεγάλη γωνία
(Steep Approach)

α) Η Αρχή δύνανται να εγκρίνουν την εφαρμογή των διαδικασιών προσέγγισης με μεγάλη γωνία χρησιμοποιώντας γωνίες ίχνους καθόδου 4,5° ή μεγαλύτερες και περιοριστικά ύψη διέλευσης 50 ποδών κατ' ανώτατο όριο αλλά όχι κάτω των 35 ποδών, εφόσον πληρούνται τα ακόλουθα κριτήρια:

(1) Το εγχειρίδιο πτήσης του αεροπλάνου πρέπει να αναφέρει την μέγιστη επιτρεπτή γωνία ίχνους καθόδου καθώς και κάθε άλλο περιορισμό, τις κανονικές, μη κανονικές διαδικασίες ή τις διαδικασίες επείγουσας ανάγκης σχετικά με προσέγγιση μεγάλης γωνίας, καθώς και τις τροποποιήσεις στα δεδομένα μήκους διαδρόμου, εφόσον χρησιμοποιούνται κριτήρια προσέγγισης μεγάλης γωνίας,

(2) κάθε αεροδρόμιο στο οποίο πρόκειται να εφαρμοστούν διαδικασίες προσέγγισης με μεγάλη γωνία πρέπει να διαθέτει κατάλληλο σύστημα αναφοράς ίχνους καθόδου, το οποίο να περιλαμβάνει τουλάχιστον σύστημα οπτικής ένδειξης ίχνους καθόδου,

(3) τα μετεωρολογικά ελάχιστα πρέπει να καθορίζονται και να εγκρίνονται για κάθε διάδρομο που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί σε διαδικασία προσέγγισης με μεγάλη γωνία. Πρέπει να λαμβάνονται υπόψη τα εξής:

i) η κατάσταση εμποδίων,

ii) ο τύπος της αναφοράς ίχνους καθόδου και καθοδήγησης διαδρόμου, όπως οπτικά βοηθήματα, MLS, 3D–NAV, ILS, LLZ, VOR, NDB,

iii) η ελάχιστη οπτική αναφορά που απαιτείται σε DH και MDA,

iv) ο διαθέσιμος αεροπορικός εξοπλισμός,

v) τα προσόντα χειριστή και η ειδική εξοικείωσή του με το εκάστοτε αεροδρόμιο,

vi) τους περιορισμούς και τις διαδικασίες που προβλέπει το εγχειρίδιο πτήσης του αεροπλάνου και

vii) τα κριτήρια αποτυχημένης προσέγγισης.

Παράρτημα 2 του JAR-OPS 1. 550 (α)
Χειρισμοί βραχείας προσγείωσης

α) Για τους σκοπούς της JAR-OPS 1.550 (α)(2), η απόσταση που χρησιμοποιείται για τον υπολογισμό του επιτρεπτού βάρους προσγείωσης δύναται να αποτελείται, από το χρήσιμο μήκος της δηλωθείσας ασφαλούς περιοχής αθροιζόμενο με τη διαθέσιμη δηλωθείσα απόσταση προσγείωσης. Η Αρχή εγκρίνει τους χειρισμούς αυτούς σύμφωνα με τα ακόλουθα κριτήρια:

(1) η χρησιμοποιούμενη δηλωθείσα ασφαλής περιοχής πρέπει να εγκριθεί από την αρχή του αεροδρομίου,

(2) η δηλωθείσα ασφαλής περιοχή πρέπει να είναι απαλλαγμένη από τα εμπόδια ή τις κοιλότητες που θα μπορούσαν να θέσουν σε κίνδυνο το αεροπλάνο εάν προσγειωθεί εντός αυτής, πριν το διάδρομο "κοντός" (undershooting), ενώ κανένα κινητό αντικείμενο δεν επιτρέπεται εντός της δηλωθείσας ασφαλούς περιοχής όταν ο διάδρομος χρησιμοποιείται για χειρισμούς βραχείας προσγείωσης,

(3) η κλίση της δηλωθείσας ασφαλούς περιοχής δεν πρέπει να υπερβαίνει το 5% στην ανοδική κλίση ούτε το 2% στην καθοδική κλίση προς την κατεύθυνση της προσγείωσης,

(4) το προς χρήση μήκος της δηλωθείσας ασφαλούς περιοχής δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 90 μέτρα, σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος παραρτήματος,

(5) το πλάτος της δηλωθείσας ασφαλούς περιοχής δεν πρέπει να είναι μικρότερο από το διπλάσιο του πλάτους του διαδρόμου, ενώ το κέντρο της περιοχής αυτής είναι τοποθετημένο στην ίδια ευθεία με τον άξονα του διαδρόμου,

(6) γίνεται με την υπόθεση, ότι το ύψος διασταύρωσης πάνω από το σημείο έναρξης του προς χρήση μήκους της δηλωθείσας ασφαλούς περιοχής είναι τουλάχιστον 50 πόδια,

(7) Για τους σκοπούς της πτητικής αυτής λειτουργίας, δεν είναι αναγκαία η εφαρμογή της απαίτησης έντασης διόπτευσης του JAR-OPS 1.480 (α)(5) στην δηλωθείσα περιοχή ασφαλείας,

(8) τα μετεωρολογικά ελάχιστα πρέπει να προσδιορίζονται και να εγκρίνονται για κάθε διάδρομο που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί, ενώ δεν πρέπει να είναι κατώτερα από τη μέγιστη τιμή του VFR ή τα ελάχιστα προσέγγισης μηακριβείας,

(9) πρέπει να προσδιορίζονται οι απαιτήσεις που αφορούν το χειριστή (αναφέρεται στο JAR-OPS 1.975(α)),

(10) Η Αρχή δύνανται να επιβάλλει πρόσθετες απαιτήσεις τις οποίες θεωρεί αναγκαίες για τον ασφαλή χειρισμό, λαμβάνοντας υπόψη τα χαρακτηριστικά του τύπου του αεροπλάνου, τα ραδιοβοηθήματα προσέγγισης και τις πιθανότητες αποτυχημένης προσέγγισης / ματαιωθείσας προσγείωσης.

ΤΜΗΜΑ Θ
ΕΠΙΔΟΣΕΙΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ Γ

JAR-OPS 1.560
Γενικά

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι, για τον προσδιορισμό της συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις του παρόντος Τμήματος, τα εγκεκριμένα στοιχεία επιδόσεων του εγχειριδίου πτήσης του αεροπλάνου έχουν συμπληρωθεί με άλλα στοιχεία αποδεκτά από την Αρχή, εάν τα εγκεκριμένα στοιχεία επιδόσεων στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροπλάνου είναι ανεπαρκή.

JAR-OPS 1.565
Απογείωση

α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι το βάρος απογείωσης δεν υπερβαίνει το μέγιστο βάρος απογείωσης που καθορίζεται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροπλάνου για το απόλυτο ύψος πίεσης και τη θερμοκρασία περιβάλλοντος στο αεροδρόμιο που πραγματοποιείται η απογείωση.

(β) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι για αεροπλάνα στα δεδομένα των οποίων, το μήκος του πεδίου απογείωσης που περιέχεται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροπλάνου δεν συνυπολογίζεται η βλάβη (κράτηση) κινητήρα, η απόσταση που απαιτείται για να ανέλθει το αεροπλάνο, από την έναρξη της απογείωσης, σε ύψος 50 ποδών πάνω από την επιφάνεια, με όλους τους κινητήρες να λειτουργούν στις καθορισμένες συνθήκες μέγιστης ισχύος απο-

γείωσης, όταν πολλαπλασιάζεται με ένα από τους εξής συντελεστές:

(1) 1,33 για αεροπλάνα με δύο κινητήρες ή

(2) 1,25 για αεροπλάνα με τρεις κινητήρες ή

(3) 1,18 για αεροπλάνα με τέσσερις κινητήρες,

δεν υπερβαίνει τη διαθέσιμη διαδρομή απογείωσης του αεροδρομίου στο οποίο πρόκειται να πραγματοποιηθεί η απογείωση.

γ) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι για αεροπλάνα στα δεδομένα των οποίων το μήκος του πεδίου απογείωσης που περιέχεται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροπλάνου συνυπολογίζεται η βλάβη (κράτηση) κινητήρα, πληρούνται, σύμφωνα με τις προδιαγραφές στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροπλάνου, οι ακόλουθες απαιτήσεις:

(1) η απόσταση επιτάχυνσης-ακινητοποίησης δεν πρέπει να υπερβαίνει τη διαθέσιμη απόσταση επιτάχυνσης-ακινητοποίησης,

(2) η απόσταση απογείωσης δεν πρέπει να υπερβαίνει τη διαθέσιμη απόσταση απογείωσης, με απόσταση προέκτασης διαδρόμου για απογείωση η οποία δεν υπερβαίνει το ήμισυ της διαθέσιμης διαδρομής απογείωσης,

(3) η διαδρομή απογείωσης δεν πρέπει να υπερβαίνει τη διαθέσιμη διαδρομή απογείωσης,

(4) η συμμόρφωση με την παρούσα παράγραφο πρέπει να αποδεικνύεται χρησιμοποιώντας μια απλή τιμή της ταχύτητας V1 για τη ματαιωθείσα και τη συνεχιζόμενη απογείωση και

(5) σε ένα βρεγμένο διάδρομο ή διάδρομο μετά καταλοίπων το βάρος απογείωσης δεν πρέπει να υπερβαίνει εκείνο που επιτρέπεται για απογείωση σε ένα στεγνό διάδρομο κάτω από τις ίδιες συνθήκες.

δ) ο αερομεταφορέας, συμμορφούμενος με τις παραπάνω υποπαραγράφους (β) και (γ), πρέπει να λαμβάνει υπόψη τα ακόλουθα:

(1) το απόλυτο ύψος πιέσεως στο αεροδρόμιο,

(2) τη θερμοκρασία περιβάλλοντος στο αεροδρόμιο,

(3) την κατάσταση της επιφάνειας του διαδρόμου και τον τύπο της επιφάνειας του διαδρόμου,

(4) την κλίση του διαδρόμου στη διεύθυνση της απογείωσης,

(5) το 50%, κατ' ανώτατο όριο, της συνιστώσας αντίθετου ανέμου που έχει αναφερθεί ή όχι λιγότερο του 150% της συνιστώσας του ούριου ανέμου που έχει αναφερθεί και

(6) την ενδεχόμενη απώλεια μήκους διαδρόμου που οφείλεται στην ευθυγράμμιση του αεροπλάνου πριν από την απογείωση.

JAR-OPS 1.570

Αποφυγή εμποδίων κατά την απογείωση

α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι το ίχνος πτήσης κατά την απογείωση με ένα κινητήρα εκτός λειτουργίας αποφεύγει όλα τα εμπόδια σε κάθετη απόσταση τουλάχιστον 50 ποδών συν 0,01*D, ή σε οριζόντια απόσταση τουλάχιστον 90 μέτρων συν 0,125*D, όπου D είναι η οριζόντια απόσταση που το αεροπλάνο έχει διανύσει από το τέλος της διαθέσιμης απόστασης απογείωσης. Για αεροπλάνα με εκπέτασμα πτέρυγας μικρότερο από 60μ μπορεί να χρησιμοποιείται οριζόντια απόσταση ελεύθερη από εμπόδια, η οποία είναι ίση με το ήμισυ του εκπετάσματος της πτέρυγας του αεροπλάνου συν 60μ συν 0,125*D.

β) Το ίχνος πτήσης απογείωσης πρέπει να αρχίζει σε ύψος 50 ποδών πάνω από την επιφάνεια στο τέλος της απόστασης απογείωσης που απαιτείται από το JAR-OPS 1.565 (β) ή (γ) κατά περίπτωση, και να τερματίζει σε ύψος 1500 ποδών πάνω από την επιφάνεια.

γ) Ο αερομεταφορέας, συμμορφούμενος με τις διατάξεις της υποπαραγράφου (α), πρέπει να λαμβάνει υπόψη τα ακόλουθα:

(1) το βάρος του αεροπλάνου στην αρχή της διαδρομής απογείωσης,

(2) το απόλυτο ύψος πιέσεως στο αεροδρόμιο,

(3) τη θερμοκρασία περιβάλλοντος στο αεροδρόμιο και

(4) το 50%, κατ' ανώτατο όριο, της συνιστώσας αντίθετου ανέμου που έχει αναφερθεί ή όχι λιγότερο του 150% της συνιστώσας ούριου ανέμου που έχει αναφερθεί.

δ) Προκειμένου να αποδειχθεί η συμμόρφωση με τις διατάξεις της παραπάνω υποπαραγράφου (α), δεν επιτρέπονται αλλαγές του ίχνους μέχρι το σημείο που το ίχνος πτήσης απογείωσης βρίσκεται σε ύψος 50 ποδών πάνω από την επιφάνεια. Από το σημείο αυτό και μέχρι το ύψος των 400 ποδών η κλίση του αεροπλάνου δέον να μην υπερβαίνει τις 15°. Πάνω από το ύψος των 400 ποδών μπορούν να σχεδιασθούν γωνίες κλίσης μεγαλύτερες από τις 15°, χωρίς όμως, να υπερβαίνουν τις 25°. Πρέπει να συνυπολογίζεται επαρκής ανοχή για την επίδραση της γωνίας κλίσης στις επιχειρησιακές ταχύτητες και στο ίχνος πτήσης, συμπεριλαμβανομένων των αυξήσεων της απόστασης που προκύπτουν από τις αυξανόμενες επιχειρησιακές ταχύτητες.

ε) Ο αερομεταφορέας, προκειμένου να αποδείξει τη συμμόρφωσή του με τις διατάξεις της παραπάνω υποπαραγράφου (α), για εκείνες τις περιπτώσεις οι οποίες δεν απαιτούν αλλαγές του ίχνους μεγαλύτερες από 15°, δεν είναι απαραίτητο να λαμβάνει υπόψη εκείνα τα εμπόδια τα οποία βρίσκονται σε πλευρική απόσταση μεγαλύτερη από:

(1) 300μ, αν ο χειριστής μπορεί να διατηρήσει την απαιτούμενη ακρίβεια πλεύσης μέσα στην περιοχή υπολογισμού των εμποδίων ή

(2) 600μ, για πτήσεις υπό οποιεσδήποτε άλλες συνθήκες.

στ) Ο αερομεταφορέας, προκειμένου να αποδείξει τη συμμόρφωσή του με τις διατάξεις της παραπάνω υποπαραγράφου (α), και για εκείνες τις περιπτώσεις οι οποίες απαιτούν αλλαγές του ίχνους μεγαλύτερες από 15°, δεν είναι απαραίτητο να λαμβάνει υπόψη εκείνα τα εμπόδια τα οποία βρίσκονται σε πλευρική απόσταση μεγαλύτερη από:

(1) 600μ, αν ο χειριστής μπορεί να διατηρήσει την απαιτούμενη ακρίβεια πλεύσης μέσα στην περιοχή υπολογισμού των εμποδίων ή

(2) 900μ. για πτήσεις υπό οποιεσδήποτε άλλες συνθήκες.

ζ) Ο αερομεταφορέας εισαγάγει διαδικασίες έκτακτης ανάγκης προκειμένου να συμμορφωθεί προς τις απαιτήσεις JAR-OPS 1.570 και προκειμένου να εξασφαλίσει ασφαλή διαδρομή, ελεύθερη από εμπόδια, ώστε το αεροπλάνο να μπορεί είτε να συμμορφωθεί με τις απαιτήσεις διαδρομής του JAR-OPS 1.580 ή να προσγειωθεί είτε στο αεροδρόμιο αναχώρησης είτε σε εναλλακτικό αεροδρόμιο απογείωσης.

JAR-OPS 1.575

Κατά τη διαδρομή - όλοι οι κινητήρες σε λειτουργία

α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει, ότι το αεροπλάνο

μπορεί, κάτω από τις αναμενόμενες στην πτήση μετεωρολογικές συνθήκες, σε οποιοδήποτε σημείο της διαδρομής του ή σε κάθε προγραμματισμένη παρέκκλιση από αυτή, να ανέρχεται με ελάχιστο βαθμό ανόδου 300 πόδια ανά λεπτό με όλους του κινητήρες να λειτουργούν σε συνθήκες μέγιστης συνεχούς ισχύος που καθορίζονται για:

(1) τα ελάχιστα απόλυτα ύψη για ασφαλή πτήση σε οποιοδήποτε στάδιο της διαδρομής που γίνεται η πτήση ή σε κάθε σχεδιασμένη απόκλιση από αυτήν, που καθορίζονται στο σχετικό με το αεροπλάνο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης ή υπολογίζονται με βάση τις πληροφορίες που αυτό περιέχει και

(1) τα απαραίτητα ελάχιστα απόλυτα ύψη για τη συμμόρφωση με τους όρους που προβλέπονται, κατά περίπτωση, στο JAR-OPS 1.580 και 1.585.

JAR-OPS 1.580
Κατά τη διαδρομή – ένας κινητήρας εκτός λειτουργίας

α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει, ότι το αεροπλάνο μπορεί, κάτω από τις αναμενόμενες στην πτήση μετεωρολογικές συνθήκες, σε περίπτωση που οποιοσδήποτε κινητήρας τεθεί εκτός λειτουργίας σε οποιοδήποτε σημείο της διαδρομής του ή σε μία προγραμματισμένη απόκλιση από τη διαδρομή και με τον άλλο κινητήρα ή κινητήρες να λειτουργούν στις καθορισμένες συνθήκες μέγιστης συνεχούς ισχύος, να συνεχίσει την πτήση από το ύψος πλεύσης σε αεροδρόμιο όπου η προσγείωση μπορεί να πραγματοποιηθεί σύμφωνα με το JAR-OPS 1.595 ή το JAR-OPS 1.600 κατά περίπτωση, αποφεύγοντας τα εμπόδια εντός 9,3 χλμ (5νμ) εκατέρωθεν του σχεδιασμένου ίχνους με κατακόρυφη απόσταση, τουλάχιστον:

(1) 1000 πόδια όταν ο βαθμός ανόδου είναι μηδέν ή μεγαλύτερος ή

(2) 2000 πόδια όταν ο βαθμός ανόδου είναι μικρότερος από μηδέν.

β) Το ίχνος πτήσης πρέπει να έχει θετική κλίση σε ύψος 450μ (1500 πόδια) πάνω από το αεροδρόμιο στο οποίο υποτίθεται ότι θα γίνει η προσγείωση μετά τη βλάβη (κράτηση) ενός κινητήρα.

γ) Για τους σκοπούς της παρούσας υποπαραγράφου, ο διαθέσιμος βαθμός ανόδου του αεροπλάνου θεωρείται ότι είναι 150 πόδια ανά λεπτό μικρότερος από τον καθορισμένο ολικό βαθμό ανόδου (gross rate of climb).

δ) Ο αερομεταφορέας, προκειμένου να συμμορφωθεί με τις διατάξεις της παρούσας υποπαραγράφου, πρέπει να αυξήσει τα όρια εύρους της παραπάνω υποπαραγράφου (α) στα 18,5 χλμ (10 νμ) αν η ακρίβεια πλεύσης δεν πληροί το 95% του επιπέδου συγκράτησης (containment level).

ε) Επιτρέπεται η απόρριψη καυσίμων, μέχρι του σημείου σύμφωνα με το οποίο είναι δυνατή η προσέγγιση στο αεροδρόμιο με τα απαιτούμενα αποθέματα καυσίμου, αν η διαδικασία που χρησιμοποιείται είναι ασφαλής.

JAR-OPS 1.585
Κατά τη διαδρομή – αεροπλάνα με τρεις ή περισσότερους κινητήρες, με δύο κινητήρες εκτός λειτουργίας

α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι αεροπλάνο που διαθέτει τρεις ή περισσότερους κινητήρες δεν απέχει, σε κανένα σημείο κατά μήκος του σχεδιασμένου ίχνους, πάνω από 90 λεπτά, με ταχύτητα πλεύσης μεγάλης εμβέλειας με όλους τους κινητήρες σε λειτουργία υπό σταθερή θερμοκρασία και με νηνεμία, από αεροδρόμιο για το οποίο πληρούνται οι απαιτήσεις επιδόσεων που ισχύουν για την αναμενόμενη σε βάρος προσγείωση, εκτός αν πληροί τις διατάξεις των παρακάτω υποπαραγράφων (β) έως (ε).

β) Το ίχνος πτήσης που επιτυγχάνεται με δύο κινητήρες εκτός λειτουργίας, πρέπει να επιτρέπει στο αεροπλάνο να συνεχίσει την πτήση, κάτω από τις αναμενόμενες μετεωρολογικές συνθήκες, αποφεύγοντας όλα τα εμπόδια εντός 9,3χλμ (5νμ) εκατέρωθεν του σχεδιασμένου ίχνους και με κατακόρυφη απόσταση τουλάχιστον 2000 πόδια, σε ένα αεροδρόμιο για το οποίο πληρούνται οι απαιτήσεις επιδόσεων που ισχύουν για την αναμενόμενη σε βάρος προσγείωση.

γ) Οι δύο κινητήρες θεωρούνται ότι παρουσιάζουν βλάβη στο πλέον κρίσιμο σημείο της διαδρομής, όταν το αεροσκάφος, έχοντας ταχύτητα πλεύσης μεγάλης εμβέλειας (long range cruise) με όλους τους κινητήρες σε λειτουργία υπό συνθήκες σταθερής θερμοκρασίας και άπνοιας, απέχει περισσότερο από 90 λεπτά από αεροδρόμιο, στο οποίο πληρούνται οι απαιτήσεις επιδόσεων που ισχύουν για την αναμενόμενη σε βάρος προσγείωση.

δ) Το βάρος του αεροπλάνου στο σημείο όπου θεωρείται ότι υπάρχει κράτηση των δύο κινητήρων, δεν πρέπει να είναι μικρότερο από εκείνο το οποίο συμπεριλαμβάνει επαρκή καύσιμα για να προσεγγίσει στο αεροδρόμιο, στο οποίο θα πραγματοποιηθεί η προσγείωση, και να αφιχθεί εκεί σε ύψος τουλάχιστον 450μ (1500 πόδια) πάνω ακριβώς από την περιοχή προσγείωσης και στη συνέχεια να εκτελέσει οριζόντια πτήση 15 λεπτών.

ε) Για τους σκοπούς της παρούσας υποπαραγράφου, ο διαθέσιμος βαθμός ανόδου του αεροπλάνου θεωρείται ότι είναι 150 πόδια ανά λεπτό μικρότερος από τον προκαθορισμένο.

στ) Ο αερομεταφορέας, προκειμένου να συμμορφωθεί με τις διατάξεις της παρούσας υποπαραγράφου, πρέπει να αυξήσει τα όρια εύρους της παραπάνω υποπαραγράφου (α) στα 18,5χλμ (10 νμ) αν η ακρίβεια πλεύσης δεν πληροί το 95% του επιπέδου συγκράτησης.

ζ) Επιτρέπεται η απόρριψη καυσίμων, μέχρι του σημείου σύμφωνα με το οποίο είναι δυνατή η προσέγγιση στο αεροδρόμιο με τα απαιτούμενα αποθέματα καυσίμου, αν η διαδικασία που χρησιμοποιείται είναι ασφαλής.

JAR-OPS 1.590
Προσγείωση – αεροδρόμιο προορισμού και αεροδρόμια εναλλαγής

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι το βάρος προσγείωσης του αεροσκάφους, που καθορίζεται με βάση το JAR-OPS 1.475 (α), δεν υπερβαίνει το μέγιστο βάρος προσγείωσης που καθορίζεται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροπλάνου για το ύψος και, εάν συνυπολογίζεται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροπλάνου, την θερμοκρασία περιβάλλοντος που αναμένεται κατά τον προβλεπόμενο χρόνο προσγείωσης στο αεροδρόμιο προορισμού και εναλλαγής.

JAR-OPS 1.595
Προσγείωση – Στεγνός διάδρομος

α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι το βάρος προσγείωσης του αεροπλάνου που καθορίζεται σύμφωνα με το JAR-OPS 1.475 (α) για τον υπολογιζόμενο χρόνο προσγείωσης, επιτρέπει προσγείωση μέχρι την πλήρη ακινητοποίηση στο αεροδρόμιο προορισμού ή σε οποιοδήποτε αεροδρόμιο εναλλαγής, εντός του 70% της διαθέσιμης απόστασης προσγείωσης από σημείο που βρίσκεται 50 πόδια πάνω από το κατώφλι του διαδρόμου.

(β) Προκειμένου να αποδείξει τη συμμόρφωσή του προς τις διατάξεις της υποπαραγράφου (α) ανωτέρω, ο αερομεταφορέας πρέπει να λαμβάνει υπόψη τα ακόλουθα:

(1) Το απόλυτο ύψος στο αεροδρόμιο,

(2) το 50%, κατ' ανώτατο όριο, της συνιστώσας αντίθετου ανέμου ή όχι λιγότερο του 150% της συνιστώσας του ούριου ανέμου,

(3) το είδος της επιφάνειας του διαδρόμου και

(4) την κλίση του διαδρόμου στη διεύθυνση της προσγείωσης.

γ) Για τον προγραμματισμό ενός αεροπλάνου, σύμφωνα με την υποπαράγραφο (α) ανωτέρω, πρέπει να λαμβάνονται υπόψη τα ακόλουθα:

(1) το αεροπλάνο προσγειώνεται με άπνοια στον πλέον ευνοϊκό διάδρομο και

(2) το αεροπλάνο προσγειώνεται στον πλέον κατάλληλο διάδρομο, αφού υπολογισθεί η πιθανή ταχύτητα και διεύθυνση του ανέμου και ληφθούν υπόψη τα χαρακτηριστικά χειρισμού του αεροπλάνου στο έδαφος, καθώς και άλλες συνθήκες όπως βοηθήματα προσγείωσης και μορφολογία εδάφους.

δ) Αν ο αερομεταφορέας αδυνατεί να συμμορφωθεί με τις διατάξεις της υποπαραγράφου (β)(2) ανωτέρω, για το αεροδρόμιο προορισμού, ο προγραμματισμός του αεροπλάνου μπορεί να πραγματοποιηθεί αν προσδιορισθεί αεροδρόμιο εναλλαγής, το οποίο επιτρέπει πλήρη συμμόρφωση με τις διατάξεις των υποπαραγράφων (α),(β) και (γ).

JAR-OPS 1.600
Προσγείωση – υγροί διάδρομοι και διάδρομοι μετά καταλοίπων

α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι όταν τα κατάλληλα μετεωρολογικά δελτία, προγνώσεις καιρού ή συνδυασμός αυτών, δείχνουν ότι στον υπολογιζόμενο χρόνο της άφιξης ο διάδρομος ενδέχεται να είναι βρεγμένος, η διαθέσιμη απόσταση προσγείωσης είναι ίση ή υπερβαίνει την απαιτούμενη απόσταση προσγείωσης που καθορίζεται σύμφωνα με το JAR-OPS 1.595, πολλαπλασιαζόμενη με το συντελεστή 1,15.

β) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι όταν τα κατάλληλα μετεωρολογικά δελτία ή οι προγνώσεις καιρού ή συνδυασμός αυτών, δείχνουν ότι στον υπολογιζόμενο χρόνο της άφιξης, ο διάδρομο ενδέχεται να είναι μετά καταλοίπων, η απόσταση προσγείωσης που καθορίζεται χρησιμοποιώντας στοιχεία αποδεκτά από την Αρχή για αυτές τις συνθήκες, δεν υπερβαίνει τη διαθέσιμη απόσταση προσγείωσης .

ΤΜΗΜΑ Ι
ΒΑΡΟΣ ΚΑΙ ΖΥΓΟΣΤΑΘΜΙΣΗ

JAR-OPS 1.605
Γενικά

(Βλέπε Παράρτημα 1 στο JAR-OPS 1.605)

α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι η φόρτωση, το βάρος και το κέντρο βάρους του αεροπλάνου, κατά τη διάρκεια οποιασδήποτε φάσης της πτητικής λειτουργίας, συμμορφώνονται προς τους περιορισμούς που καθορίζονται στο εγκεκριμένο εγχειρίδιο πτήσης του αεροπλάνου ή στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης, εφόσον αυτό θέτει αυστηρότερους περιορισμούς.

β) Ο αερομεταφορέας πρέπει να καθορίζει το βάρος και το κέντρο βάρους οποιουδήποτε αεροπλάνου μετά από πραγματική ζύγιση του αεροπλάνου πριν από την αρχική πτητική εκμετάλλευσή του, καθώς και μετά από αυτήν, ανά 4 έτη όταν χρησιμοποιούνται βάρη μεμονωμένων αεροπλάνων και ανά 9 έτη όταν χρησιμοποιούνται βάρη στόλου αεροπλάνων. Τα συσσωρευμένα αποτελέσματα των τροποποιήσεων και των επισκευών πάνω στο βάρος και τη ζυγοστάθμιση πρέπει να λαμβάνονται υπόψη και να τεκμηριώνονται κατάλληλα. Επιπλέον, τα αεροπλάνα πρέπει να επαναζυγίζονται, εφόσον τα αποτελέσματα των τροποποιήσεων πάνω στο βάρος και τη ζυγοστάθμιση δεν είναι επακριβώς γνωστά.

γ) Ο αερομεταφορέας πρέπει να καθορίζει το βάρος όλων των εξαρτημάτων πτητικής λειτουργίας του αεροπλάνου καθώς και των μελών του πληρώματος που περιλαμβάνονται στο ξηρό βάρος πτητικής λειτουργίας (Dry operating mass), με ζύγιση ή με τη χρήση σταθερών βαρών. Πρέπει να καθορίζεται η επίδραση της θέσης τους πάνω στο κέντρο βάρους του αεροπλάνου.

δ) Ο αερομεταφορέας πρέπει να καθορίζει το βάρος του ωφέλιμου φορτίου, συμπεριλαμβανομένου του έρματος, με πραγματική ζύγιση του αεροπλάνου ή να καθορίζει το βάρος του ωφέλιμου φορτίου σύμφωνα με τα σταθερά βάρη επιβατών και αποσκευών, όπως ορίζονται στο JAR-OPS 1.620.

ε) Ο αερομεταφορέας πρέπει να καθορίζει το βάρος του φορτίου καυσίμου, χρησιμοποιώντας την πραγματική πυκνότητα ή αν αυτή δεν είναι γνωστή, την πυκνότητα που υπολογίζεται σύμφωνα με τη μέθοδο που ορίζεται στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης.

JAR-OPS 1.607
Ορολογία

α) Ξηρό βάρος πτητικής λειτουργίας (Dry operating weight). Το συνολικό βάρος του αεροπλάνου, όταν αυτό πρόκειται να χρησιμοποιηθεί για ένα καθορισμένο τύπο πτητικής λειτουργίας, χωρίς να περιλαμβάνει το καύσιμο που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί και το ωφέλιμο φορτίο. Το ανωτέρω βάρος αποτελείται από τα εξής επιμέρους στοιχεία:

(1) το πλήρωμα και τις αποσκευές του πληρώματος,

(2) τον εξοπλισμό τροφοδοσίας και τον αφαιρούμενο εξοπλισμό εξυπηρέτησης επιβατών και

(3) το πόσιμο νερό και τις χημικές ουσίες τουαλετών.

(β) Μέγιστο βάρος χωρίς καύσιμο. Το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος του αεροπλάνου χωρίς το καύσιμο που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί. Το βάρος του καυσίμου που περιέχεται σε συγκεκριμένες δεξαμενές καυσίμου πρέπει να συμπεριλαμβάνεται στο βάρος χωρίς καύσιμο του αεροπλάνου, εφόσον αυτό αναφέρεται ρητά στους περιορισμούς του εγχειριδίου πτήσης του αεροπλάνου.

γ) Μέγιστο δομικό βάρος προσγείωσης. Το μέγιστο επιτρεπόμενο συνολικό βάρος του αεροπλάνου κατά τη προσγείωση, κάτω από κανονικές συνθήκες.

δ) Μέγιστο δομικό βάρος απογείωσης. Το μέγιστο επιτρεπόμενο συνολικό βάρος του αεροπλάνου κατά την έναρξη της διαδρομής απογείωσης.

ε) Κατάταξη επιβατών.

(1) Ως ενήλικες, άρρενες και θηλής, ορίζονται τα άτομα ηλικίας 12 ετών και άνω.

(2) Ως παιδιά ορίζονται τα άτομα ηλικίας 2 ετών και άνω, τα οποία όμως είναι μικρότερα των 12 ετών.

(3) Ως νήπια ορίζονται τα άτομα ηλικίας μικρότερης των 2 ετών.

στ) Ωφέλιμο φορτίο. Το συνολικό βάρος επιβατών, αποσκευών και φορτίου, συμπεριλαμβανομένου οποιουδήποτε μη προσοδοφόρου φορτίου.

JAR-OPS 1.610
Φόρτωση, βάρος και ζυγοστάθμιση

Ο αερομεταφορέας καθορίζει στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης τις αρχές και τις μεθόδους που χρησιμοποιούνται στη φόρτωση και στο σύστημα βάρους και ζυγοστάθμισης, οι οποίες πληρούν τις απαιτήσεις του JAR-OPS 1.605. Το σύστημα αυτό πρέπει να καλύπτει όλους τους τύπους των πτητικών λειτουργιών που πρόκειται να εκτελεσθούν.

JAR-OPS 1.615
Τιμές βάρους για το πλήρωμα

α) Ο αερομεταφορέας χρησιμοποιεί τις ακόλουθες τιμές βάρους για να καθορίζει το ξηρό βάρος πτητικής λειτουργίας:

(1) τα πραγματικά βάρη, συμπεριλαμβανομένων των αποσκευών του πληρώματος ή

(2) τα σταθερά βάρη, συμπεριλαμβανομένων των χειραποσκευών, 85 κιλά για τα μέλη του πληρώματος θαλάμου διακυβέρνησης και 75 κιλά για τα μέλη του πληρώματος θαλάμου επιβατών ή

(3) άλλα σταθερά βάρη, με τιμές αποδεκτές από την Αρχή.

(β) Ο αερομεταφορέας πρέπει να προσαρμόζει το ξηρό βάρος πτητικής λειτουργίας (Dry operating) για να λαμβάνεται υπόψη το βάρος πρόσθετων αποσκευών. Η θέση των ανωτέρω πρόσθετων αποσκευών πρέπει να λαμβάνεται υπόψη κατά τον προσδιορισμό του κέντρου βάρους του αεροπλάνου.

JAR-OPS 1.620
Τιμές βάρους για επιβάτες και αποσκευές

α) Ο αερομεταφορέας υπολογίζει το βάρος των επιβατών και των ελεγμένων αποσκευών, χρησιμοποιώντας είτε το πραγματικό βάρος κάθε επιβάτη και το πραγματικό βάρος των αποσκευών, τα οποία προκύπτουν από πραγματική ζύγιση, είτε τις σταθερές τιμές βάρους που καθορίζονται κατωτέρω στους Πίνακες 1 έως 3, εκτός από την περίπτωση που οι θέσεις επιβατών που διαθέτει το αεροπλάνο είναι λιγότερες από 10. Σε αυτές τις περιπτώσεις, το βάρος των επιβατών μπορεί να καθοριστεί με προφορική δήλωση κάθε επιβάτη, προσωπική ή εξ ονόματός του, προσθέτοντας σε αυτή μια προκαθορισμένη σταθερά ώστε να συνυπολογίζονται οι χειραποσκευές και ο ρουχισμός. Η διαδικασία που καθορίζει τις περιπτώσεις επιλογής των πραγματικών ή των σταθερών βαρών, καθώς και η διαδικασία που πρέπει να ακολουθηθεί όταν χρησιμοποιούνται προφορικές δηλώσεις πρέπει να περιλαμβάνονται στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης.

(β) Στην περίπτωση καθορισμού του πραγματικού βάρους με ζύγιση, ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι συμπεριλαμβάνονται τα προσωπικά αντικείμενα και οι χειραποσκευές των επιβατών. Η ζύγιση αυτή πρέπει να πραγματοποιείται αμέσως πριν από την επιβίβαση στο αεροπλάνο και σε γειτονική με το αεροπλάνο θέση.

γ) Στην περίπτωση καθορισμού του βάρους των επιβατών με τη χρήση σταθερών τιμών βάρους, πρέπει να χρησιμοποιούνται οι σταθερές τιμές βάρους που παρατίθενται στους Πίνακες 1 και 2 κατωτέρω. Τα σταθερά βάρη περιλαμβάνουν τις χειραποσκευές και κάθε νήπιο κάτω των 2 ετών το οποίο μεταφέρεται από ενήλικα σε θέση επιβάτη.

Τα νήπια που καταλαμβάνουν χωριστές θέσεις επιβατών πρέπει να θεωρούνται ως παιδιά για τους σκοπούς αυτής της υποπαραγράφου.

δ) Τιμές βάρους για επιβάτες - 20 ή περισσότερες θέσεις

(1) Όπου ο συνολικός αριθμός των θέσεων επιβατών που διατίθενται στο αεροπλάνο είναι 20 ή περισσότερες, εφαρμόζονται τα σταθερά βάρη αρρένων και θηλέων του Πίνακα 1. Εναλλακτικά, σε περιπτώσεις όπου ο συνολικός αριθμός των διατιθέμενων θέσεων επιβατών είναι 30 ή περισσότερες, εφαρμόζονται οι τιμές βάρους «Όλοι ενήλικες» του Πίνακα 1.

(2) Για τους σκοπούς του Πίνακα 1, ναυλωμένη πτήση για διακοπές σημαίνει έκτακτη πτήση με ενοίκιο, της οποίας ο μόνος σκοπός είναι να αποτελεί μέρος πακέτου ταξιδιού διακοπών. Οι τιμές βάρους της ναυλωμένης πτήσης για διακοπές εφαρμόζονται υπό τον όρο ότι δεν χρησιμοποιείται πάνω από το 5% των θέσεων επιβατών που υπάρχουν στο αεροπλάνο για την μη προσοδοφόρα μεταφορά ορισμένων κατηγοριών επιβατών.

Πίνακας 1

Θέσεις επιβατών:	20 και άνω		30 και άνω Όλοι ενήλικες
	Άρρενες	Θήλεις	
Όλες οι πτήσεις εκτός από ναυλωμένες πτήσεις για διακοπές	88 κιλά	70 κιλά.	84 κιλά.
Ναυλωμένες πτήσεις για διακοπές	83 κιλά.	69 κιλά.	76 κιλά.
Παιδιά	35 κιλά.	35 κιλά.	35 κιλά.

ε) Τιμές βάρους για επιβάτες – 19 ή λιγότερες θέσεις.

(1) Όπου ο συνολικός αριθμός των θέσεων επιβατών που διαθέτει το αεροπλάνο είναι 19 ή λιγότερες, ισχύουν τα σταθερά βάρη του Πίνακα 2.

(2) Σε πτήσεις όπου δεν μεταφέρονται χειραποσκευές στον θάλαμο επιβατών ή όπου οι χειραποσκευές υπολογίζονται ξεχωριστά, μπορούν να αφαιρεθούν 6 κιλά από τα ανωτέρω βάρη αρρένων και θηλέων. Είδη όπως ένα παλτό, μία ομπρέλα, μία μικρή χειραποσκευή ή ένα πορτοφόλι, διάφορα έντυπα ανάγνωσης ή μία μικρή φωτογραφική μηχανή δεν θεωρούνται χειραποσκευές για τους σκοπούς της παρούσης υποπαραγράφου.

Πίνακας 2

Θέσεις επιβατών	1 - 5	6 - 9	10 - 19
Άρρενες	104 κιλά	96 κιλά	92 κιλά
Θήλεις	86 κιλά	78 κιλά	74 κιλά
Παιδιά	35 κιλά	35 κιλά	35 κιλά

στ) Τιμές βάρους για αποσκευές

(1) Όπου ο συνολικός αριθμός των θέσεων επιβατών που διατίθενται στο αεροπλάνο είναι 20 και άνω, εφαρμόζονται οι σταθερές τιμές βάρους που δίνονται στον Πίνακα 3 για κάθε τεμάχιο ελεγμένων αποσκευών. Για αεροπλάνα με 19 θέσεις επιβατών ή λιγότερες, πρέπει να χρησιμοποιείται το πραγματικό βάρος των ελεγμένων αποσκευών, όπως αυτό καθορίζεται με ζύγιση.

(2) Για τους σκοπούς του Πίνακα 3:

i) Πτήση εσωτερικού καθορίζεται η πτήση με προέλευση και προορισμό εντός των συνόρων της Ελλάδος,

ii) πτήσεις εντός του ευρωπαϊκού χώρου ορίζονται οι πτήσεις, εκτός των πτήσεων εσωτερικού, των οποίων η προέλευση και ο προορισμός είναι εντός της περιοχής που καθορίζεται στο Παράρτημα 1 στο JAR-OPS 1.620 (στ) και

iii) ως διηπειρωτική πτήση, εκτός των πτήσεων εντός του ευρωπαϊκού χώρου, καθορίζεται η πτήση με προέλευση και προορισμό σε διαφορετικές ηπείρους.

Πίνακας 3

20 ή περισσότερες θέσεις

Τύπος πτήσης	Σταθερό βάρος αποσκευών
Εσωτερικού	11 κιλά
Εντός του ευρωπαϊκού χώρου	13 κιλά
Διηπειρωτικές	15 κιλά
Όλες οι υπόλοιπες	13 κιλά

ζ) Σε περίπτωση που ο αερομεταφορέας επιθυμεί να χρησιμοποιήσει σταθερές τιμές βάρους που είναι διαφορετικές από αυτές που περιέχονται στους ανωτέρω Πίνακες 1 έως 3, πρέπει να ενημερώνει την Αρχή για τους λόγους που επικαλείται και να λαμβάνει προκαταβολικά την έγκρισή της. Πρέπει επίσης να υποβάλει για έγκριση λεπτομερές σχέδιο ελέγχου βάρους και να εφαρμόσει τη μέθοδο στατιστικής ανάλυσης που αναφέρεται στο Παράρτημα 1 του JAR-OPS 1.620(ζ). Αφού η Αρχή εξακριβώσει και εγκρίνει τα αποτελέσματα του ελέγχου βάρους, οι αναθεωρημένες σταθερές τιμές βάρους εφαρμόζονται μόνο για το συγκεκριμένο αερομεταφορέα. Οι αναθεωρημένες σταθερές τιμές βάρους μπορούν να χρησιμοποιηθούν μόνο σε συνθήκες που είναι συμβατές με εκείνες κάτω από τις οποίες διεξήχθη ο έλεγχος. Όπου οι αναθεωρημένες σταθερές τιμές βάρους υπερβαίνουν εκείνες των Πινάκων 1-3, τότε πρέπει να χρησιμοποιούνται οι εν λόγω μεγαλύτερες τιμές.

η) Σε κάθε πτήση που πιστοποιείται ότι μεταφέρει σημαντικό αριθμό επιβατών, των οποίων τα βάρη, συμπεριλαμβανομένων των χειραποσκευών, αναμένεται να υπερβαίνουν το σταθερό βάρος επιβατών, ο αερομεταφορέας πρέπει να καθορίζει το πραγματικό βάρος αυτών των επιβατών με ζύγιση ή με την προσθήκη επαρκούς επιπλέον βάρους.

θ) Σε περίπτωση που χρησιμοποιούνται σταθερές τιμές βάρους για τις ελεγμένες αποσκευές και σημαντικός αριθμός επιβατών παραδίνουν στον έλεγχο αποσκευές που αναμένεται να υπερβαίνουν το σταθερό βάρος αποσκευών, ο αερομεταφορέας πρέπει να καθορίζει το πραγματικό βάρος αυτών των αποσκευών με ζύγιση ή με την προσθήκη επαρκούς επιπλέον βάρους.

ι) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι ο κυβερνήτης ενημερώνεται όταν έχει χρησιμοποιηθεί μέθοδος με μη σταθερές τιμές βάρους για τον προσδιορισμό του βάρους του φορτίου και ότι η μέθοδος αυτή αναφέρεται στην Επίσημα έγγραφα βάρους και ζυγοστάθμισης.

JAR-OPS 1.625
Επίσημα έγγραφα βάρους και ζυγοστάθμισης

(Βλέπε Παράρτημα 1 στο JAR-OPS 1.625).

α) Ο αερομεταφορέας τεκμηριώνει με επίσημα έγγραφα το βάρος και τη ζυγοστάθμιση, πριν από κάθε πτήση, καθορίζοντας το φορτίο και την κατανομή του. Τα έγγραφα τεκμηρίωσης του βάρους και της ζυγοστάθμισης πρέπει να παρέχουν στον κυβερνήτη τη δυνατότητα να μπορεί να αποφασίσει κατά πόσο το φορτίο και η κατανομή του είναι τέτοια ώστε δεν γίνεται υπέρβαση των ορίων βάρους και ζυγοστάθμισης του αεροπλάνου. Το όνομα του ατόμου που συνέταξε το έγγραφο τεκμηρίωσης βάρους και ζυγοστάθμισης πρέπει να αναφέρεται στο έγγραφο. Το άτομο που επέβλεπε τη φόρτωση του αεροπλάνου πρέπει να βεβαιώνει ενυπόγραφα ότι το φορτίο και η κατανομή του συμφωνούν με την Επίσημα έγγραφα βάρους και ζυγοστάθμισης. Το έγγραφο αυτό πρέπει να είναι αποδεκτό από τον κυβερνήτη, ο οποίος βεβαιώνει την αποδοχή του συνυπογράφοντας ή με άλλον ισοδύναμο τρόπο. (Βλέπε επίσης JAR-OPS 1.1055 (α)(12).

(β) Ο αερομεταφορέας πρέπει να καθορίσει διαδικασίες για τις αλλαγές της τελευταίας στιγμής στο φορτίο.

γ) Ο αερομεταφορέας μπορεί να χρησιμοποιήσει εναλλακτικές διαδικασίες, αντί των διαδικασιών που απαιτούνται από τις παραπάνω παραγράφους (α) και (β), υπό τον όρο της έγκρισης από την Αρχή.

Παράρτημα 1 στο JAR-OPS 1.605
Βάρος και ζυγοστάθμιση – Γενικά

Βλέπε JAR-OPS 1.605.

α) Καθορισμός του ξηρού βάρους (Dry operating mass) πτητικής λειτουργίας του αεροπλάνου.

(1) Ζύγιση του αεροπλάνου.

i) Κανονικά, τα καινούργια αεροπλάνα ζυγίζονται στο εργοστάσιο παραγωγής και μπορούν να τεθούν σε πτητική λειτουργία χωρίς να επαναζυγίζονται, εφόσον οι καταχωρήσεις βάρους και ζυγοστάθμισης έχουν διορθωθεί έτσι ώστε να περιλαμβάνουν τις μεταβολές και τις μετατροπές του αεροπλάνου. Τα αεροπλάνα που μεταβιβάζονται από έναν αερομεταφορέα κράτους μέλος της JAA με εγκεκριμένο πρόγραμμα ελέγχου βάρους σε άλλον αερομεταφορέα κράτους μέλος της JAA με εγκεκριμένο πρόγραμμα, δεν χρειάζεται να ζυγίζονται από τον παραλαμβάνοντα αερομεταφορέα πριν την έναρξη της πτητικής λειτουργίας, εκτός αν έχουν περάσει περισσότερα από 4 έτη από την τελευταία ζύγιση.

ii) Το συγκεκριμένο βάρος και η συγκεκριμένη θέση του κέντρου βάρους (CG) κάθε αεροπλάνου επαναπροσδιορίζονται σε περιοδικά χρονικά διαστήματα. Ο αερομεταφορέας πρέπει να καθορίζει το μέγιστο διάστημα μεταξύ δύο ζυγίσεων το οποίο πρέπει να πλήρη τις απαιτήσεις του JAR-OPS 1.605 (β). Επιπρόσθετα, το βάρος και το CG κάθε αεροπλάνου επαναπροσδιορίζονται είτε με:

Α) Ζύγιση

Β) Υπολογισμό, αν ο αερομεταφορέας είναι σε θέση να παράσχει την αναγκαία τεκμηρίωση, ώστε να αποδείξει την εγκυρότητα της μεθόδου υπολογισμού που επέλεξε,

σε περίπτωση που οι αθροιστικές αλλαγές στο ξηρό βάρος (Dry operating mass) πτητικής λειτουργίας υπερβαίνουν το ± 0,5% του μέγιστου βάρους προσγείωσης ή η αθροιστική αλλαγή της θέσης του CG υπερβαίνει το 0,5% της μέσης αεροδυναμικής χορδής.

(2) Βάρος στόλου και θέση του CG.

i) Για στόλο ή ομάδα αεροπλάνων του ιδίου τύπου και διαμόρφωσης, μπορεί να χρησιμοποιηθεί ένα μέσο ξηρό βάρος πτητικής λειτουργίας και μία μέση θέση του CG σαν βάρος στόλου, και ως θέση του CG του στόλου, με την προϋπόθεση ότι το ξηρό βάρος πτητικής λειτουργίας και η θέση του CG του καθ' ενός αεροπλάνου πληρούν τις ανοχές που καθορίζονται στην υποπαράγραφο (ii) κατωτέρω. Επιπλέον, εφαρμόζονται τα κριτήρια που καθορίζονται στις υποπαραγράφους (iii), (iv) και (α)(3) κατωτέρω.

ii) Ανοχές

Α) Αν το ξηρό βάρος πτητικής λειτουργίας ενός ζυγισμένου αεροπλάνου ή το υπολογισμένο ξηρό βάρος πτητικής λειτουργίας οποιουδήποτε αεροπλάνου του στόλου παρουσιάζει απόκλιση μεγαλύτερη από ±0,5% του μέγιστου δομικού βάρους προσγείωσης σε σχέση με το καθορισμένο ξηρό βάρος πτητικής λειτουργίας του στόλου ή αν η θέση του CG παρουσιάζει απόκλιση μεγαλύτερη από ±0,5 % της μέσης αεροδυναμικής χορδής από το CG του στόλου, τότε το αεροπλάνο αυτό εξαιρείται από το συγκεκριμένο στόλο. Μπορούν να καθορίζονται διαφορετικοί στόλοι με διαφορετικό μέσο βάρος στόλου ο καθένας.

Β) Στις περιπτώσεις που το βάρος του αεροπλάνου είναι εντός των ορίων ανοχής του ξηρού βάρους πτητικής λειτουργίας του στόλου, αλλά η θέση του CG του βρίσκεται εκτός της επιτρεπόμενης ανοχής του στόλου, το αεροπλάνο μπορεί να χρησιμοποιείται για την εκτέλεση πτητικής λειτουργίας σύμφωνα με το ισχύον ξηρό βάρος πτητικής λειτουργίας του στόλου, χρησιμοποιώντας, ωστόσο, τη θέση CG του συγκεκριμένου αεροπλάνου.

Γ) Αν ένα συγκεκριμένο αεροπλάνο παρουσιάζει, συγκρινόμενο με άλλα αεροπλάνα του στόλου, φυσική διαφορά που μπορεί να περιγραφθεί με σαφήνεια (π.χ. στο χώρο διαχείρισης εδεσμάτων και ποτών επιβατών ή στη διαμόρφωση των θέσεων), η οποία έχει ως αποτέλεσμα υπέρβαση των ορίων ανοχών του στόλου, τότε το αεροπλάνο αυτό μπορεί να παραμείνει στο στόλο, με την προϋπόθεση ότι πραγματοποιούνται κατάλληλες διορθώσεις στο βάρος και/ή στη θέση του CG του συγκεκριμένου αεροπλάνου.

Δ) Τα αεροπλάνα, για τα οποία δεν έχει δημοσιευθεί επίσημα μέση αεροδυναμική χορδή, πρέπει να χρησιμοποιούνται με τις ατομικές τους τιμές βάρους και θέσης CG ή πρέπει να αποτελούν αντικείμενο ειδικής μελέτης και έγκρισης.

iii) Χρήση των τιμών στόλου

Α) Μετά από τη ζύγιση του αεροπλάνου ή σε περίπτωση που επέλθει οποιαδήποτε αλλαγή στον εξοπλισμό ή στη διαμόρφωση του αεροπλάνου, ο αερομεταφορέας πρέπει να αποδεικνύει ότι το αεροπλάνο αυτό εμπίπτει εντός των ορίων ανοχών που καθορίζονται στην υποπαράγραφο (2)(ii) ανωτέρω.

Β) Τα αεροπλάνα που δεν έχουν ζυγιστεί μετά από τον τελευταίο προσδιορισμό βάρους του στόλου μπορούν να εξακολουθούν να ανήκουν σε ένα στόλο, ο οποίος εκτελεί πτητικές λειτουργίες με τιμές στόλου, με την προϋπόθεση ότι οι ατομικές τιμές έχουν αναθεωρηθεί βάσει υπολογισμών και παραμένουν μέσα στα όρια ανοχών που καθορίζονται στην υποπαράγραφο (2)(ii) ανωτέρω. Αν οι ατομικές τιμές αυτές δεν εμπίπτουν πλέον εντός των επιτρεπομένων ανοχών, ο αερομεταφορέας πρέπει είτε να καθορίσει νέες τιμές στόλου, οι οποίες να πληρούν τους όρους της υποπαραγράφου (2)(i) και (2)(ii) ανωτέρω, είτε να χρησιμοποιεί τα αεροπλάνα που δεν εμπίπτουν στα όρια, με τις ατομικές τους τιμές.

Γ) Για να προστεθεί ένα αεροπλάνο σε ένα στόλο, ο οποίος εκτελεί πτητικές λειτουργίες με τιμές στόλου, ο αερομεταφορέας πρέπει να αποδείξει, με ζύγιση ή με υπολογισμό, ότι οι πραγματικές τιμές του αεροπλάνου εμπίπτουν στα όρια ανοχών που καθορί-ζονται στην υποπαράγραφο (2)(ii) ανωτέρω.

iv) Για τη συμμόρφωση με τις διατάξεις της υποπαραγράφου (2)(i) ανωτέρω, οι τιμές του στόλου πρέπει να ενημερώνονται τουλάχιστον στο τέλος κάθε διαδικασίας αποτίμησης του βάρους του στόλου.

(3) Αριθμός αεροπλάνων που πρέπει να ζυγίζονται για τον προσδιορισμό των τιμών στόλου.

i) Αν "ν" είναι ο αριθμός των αεροπλάνων σε ένα στόλο, τα οποία χρησιμοποιούν τιμές στόλου, τότε ο αερομεταφορέας πρέπει τουλάχιστον να ζυγίζει, στο διάστημα μεταξύ δύο αποτιμήσεων βάρους του στόλου, ορισμένο αριθμό αεροπλάνων, όπως καθορίζεται στον παρακάτω Πίνακα:

Αριθμός αεροπλάνων στο στόλο	**Ελάχιστος αριθμός ζυγίσεων**
2 ή 3	ν
4 έως 9	(ν + 3)/2
10 και άνω	(ν + 51)/10

ii) Κατά την επιλογή των αεροπλάνων που πρόκειται να ζυγιστούν, πρέπει να επιλέγονται τα αεροπλάνα του στόλου που δεν έχουν ζυγιστεί για το μεγαλύτερο χρονικό διάστημα.

iii) Το χρονικό διάστημα μεταξύ 2 αποτιμήσεων τιμών βάρους του στόλου δεν πρέπει να υπερβαίνει τους 48 μήνες.

(4) Διαδικασία ζύγισης

i) Η ζύγιση πρέπει να πραγματοποιείται είτε από τον κατασκευαστή είτε από εγκεκριμένο οργανισμό τεχνικής συντήρησης.

ii) Πρέπει να λαμβάνονται οι συνήθεις προφυλάξεις που είναι σύμφωνες με την ορθή πρακτική, όπως:

Α) να πραγματοποιείται έλεγχος της πληρότητας του αεροπλάνου και του εξοπλισμού,

Β) να καθορίζεται ότι έχουν υπολογισθεί κατάλληλα τα υγρά που φέρει το αεροπλάνο,

Γ) να εξασφαλίζεται ότι το αεροπλάνο είναι καθαρό και

Δ) να εξασφαλίζεται ότι η ζύγιση πραγματοποιείται σε κλειστό χώρο.

iii) Κάθε εξοπλισμός που χρησιμοποιείται για ζύγιση πρέπει να βαθμονομείται, να μηδενίζεται και να χρησιμοποιείται , σύμφωνα με τις οδηγίες του κατασκευαστή. Κάθε ζυγός πρέπει, κάθε 2 έτη ή εντός χρονικού διαστήματος που καθορίζεται από τον κατασκευαστή του εξοπλισμού ζύγισης, όποιο από τα δύο διαστήματα είναι μικρότερο, να βαθμονομείται είτε από τον κατασκευαστή, είτε από την Εθνική Υπηρεσία Μέτρων και Σταθμών, είτε από κατάλληλα εξουσιοδοτημένο οργανισμό. Ο εξοπλι-

σμός πρέπει να επιτρέπει τον ακριβή προσδιορισμό του βάρους του αεροπλάνου

(β) Ειδικά σταθερά βάρη για το ωφέλιμο φορτίο. Εκτός από τα σταθερά βάρη για επιβάτες και ελεγμένες αποσκευές, ο αερομεταφορέας μπορεί να υποβάλλει για έγκριση από την Αρχή σταθερά βάρη και για άλλα στοιχεία του φορτίου.

γ) Φόρτωση του αεροπλάνου

(1) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίσει ότι η φόρτωση των αεροπλάνων του διεξάγεται υπό την επίβλεψη προσωπικού το οποίο έχει τα κατάλληλα προσόντα.

(2) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίσει ότι η φόρτωση του φορτίου πραγματοποιείται σύμφωνα με τα στοιχεία που χρησιμοποιήθηκαν για τον υπολογισμό του βάρους και της ζυγοστάθμισης του αεροπλάνου.

(3) Ο αερομεταφορέας πρέπει να συμμορφώνεται με τα πρόσθετα δομικά όρια, όπως οι περιορισμοί αντοχής δαπέδου, το μέγιστο φορτίο ανά τρέχον μέτρο, το μέγιστο βάρος ανά διαμέρισμα εμπορευμάτων και/ή τα μέγιστα όρια καθισμάτων.

δ) Όρια κέντρου βάρους

(1) Φάκελος CG (CG envelope) πτητικής λειτουργίας. Πρέπει να εφαρμόζονται λειτουργικά περιθώρια στο πιστοποιημένο φάκελο κέντρου βάρους, εκτός εάν εφαρμόζεται η πρακτική της κατανομής καθισμάτων και λαμβάνονται κατάλληλα υπόψη στον υπολογισμό της ζυγοστάθμισης οι επιδράσεις του αριθμού επιβατών ανά σειρά καθισμάτων, των εμπορευμάτων σε ανεξάρτητα διαμερίσματα εμπορευμάτων και του καυσίμου σε ανεξάρτητες δεξαμενές. Για τον καθορισμό των περιθωρίων του CG, πρέπει να λαμβάνονται υπόψη οι πιθανές αποκλίσεις από την υποτιθέμενη κατανομή βάρους. Εάν εφαρμόζεται η πρακτική της ελεύθερης επιλογής καθισμάτων, ο αερομεταφορέας πρέπει να εισάγει διαδικασίες για τις απαραίτητες διορθωτικές ενέργειες από το πλήρωμα θαλάμου διακυβέρνησης ή το πλήρωμα θαλάμου επιβατών, στην περίπτωση που η διαμήκης επιλογή καθίσματος είναι άκρως μονόπλευρη. Τα περιθώρια του CG καθώς και οι σχετικές διαδικασίες πτητικής λειτουργίας, συμπεριλαμβανομένων των υποθέσεων σχετικά με τον τρόπο που κάθονται οι επιβάτες, πρέπει να είναι αποδεκτά από την Αρχή.

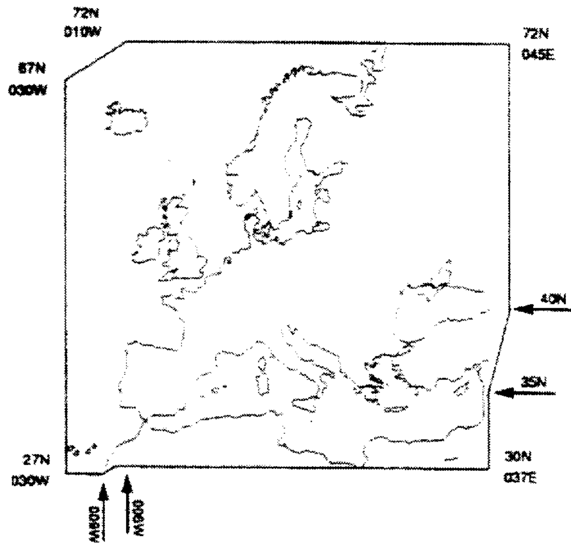
(2) Κέντρο βάρους κατά την πτήση. Επιπρόσθετα στις διατάξεις της υποπαραγράφου (δ)(1) ανωτέρω, ο αερομεταφορέας πρέπει να αποδεικνύει ότι οι διαδικασίες λαμβάνουν πλήρως υπόψη τη μέγιστη μεταβολή του CG κατά την πτήση, η οποία προκαλείται από τις κινήσεις των επιβατών ή του πληρώματος, καθώς και από την κατανάλωση ή τη μεταφορά καυσίμου.

Παράρτημα 1 στο JAR-OPS 1.620(στ)
Ορισμός της περιοχής για πτήσεις
εντός του ευρωπαϊκού χώρου

Για τους σκοπούς του JAR-OPS 1.620 (στ), πτήσεις εντός του ευρωπαϊκού χώρου, εκτός από τις εσωτερικές πτήσεις, είναι οι πτήσεις που εκτελούνται εντός της περιοχής που περικλείεται από λοξοδρομικές γραμμές μεταξύ των ακόλουθων σημείων:

- Β7200 Α04500
- Β4000 Α04500
- Β3500 Α03700
- Β3000 Α03700
- Β3000 Δ00600
- Β2700 Δ00900
- Β2700 Δ03000
- Β6700 Δ03000
- Β7200 Δ01000
- Β7200 Α04500

όπως απεικονίζονται στο Σχεδιάγραμμα 1 κατωτέρω:



Σχεδιάγραμμα 1

Ευρωπαϊκός χώρος

Παράρτημα 1 του JAR-OPS 1.620(ζ)
Διαδικασία για τον καθορισμό αναθεωρημένων
σταθερών τιμών βάρους για επιβάτες και αποσκευές

α) Επιβάτες

(1) Μέθοδος δειγματοληψίας βαρών. Το μέσο βάρος των επιβατών και των χειραποσκευών τους πρέπει να καθορίζεται με τυχαία δειγματοληψία. Η επιλογή των τυχαίων δειγμάτων πρέπει, από τη φύση της και το εύρος της, να είναι αντιπροσωπευτική του όγκου των επιβατών, λαμβάνοντας υπόψη τον τύπο της πτητικής λειτουργίας, τη συχνότητα των πτήσεων σε διάφορες διαδρομές, τις εισερχόμενες και εξερχόμενες πτήσεις, την εποχή εφαρμογής και τον αριθμό θέσεων του αεροπλάνου.

(2) Μέγεθος δείγματος. Το σχέδιο ελέγχου πρέπει να καλύπτει τη ζύγιση τουλάχιστον του μεγαλύτερου από τα παρακάτω:

i) Του αριθμού επιβατών που υπολογίζεται σύμφωνα με πιλοτικό δείγμα, χρησιμοποιώντας συνήθεις διαδικασίες στατιστικής ανάλυσης και βασιζόμενοι στο σχετικό εύρος αξιοπιστίας (ακρίβεια) των μέσων βαρών που ανέρχεται σε 1% για την περίπτωση "όλοι ενήλικες" και 2% για ξεχωριστές ομάδες "Άρρενες" και "Θήλεις"· και

ii) Για αεροπλάνα:

Α) Με αριθμό θέσεων επιβατών 40 και άνω ενός συνόλου 2000 επιβατών ή

Β) με αριθμό θέσεων επιβατών μικρότερο από 40, ενός συνολικού αριθμού 50 x (τον αριθμό των θέσεων επιβατών).

(3) Βάρη επιβατών. Τα βάρη των επιβατών πρέπει να περιλαμβάνουν το βάρος των προσωπικών αντικειμένων

που κρατούν οι επιβάτες όταν εισέρχονται στο αεροπλάνο. Όταν λαμβάνονται τυχαία δείγματα τα βάρη των επιβατών, τα νήπια πρέπει να ζυγίζονται μαζί με τον ενήλικα που τα συνοδεύει. (Βλέπε επίσης JAR-OPS 1.620 (γ), (δ) και (ε).

(4) Τόπος ζύγισης. Ο τόπος ζύγισης των επιβατών επιλέγεται όσο το δυνατόν πλησιέστερα στο αεροπλάνο, σε ένα σημείο όπου είναι απίθανο να επέλθει αλλαγή του βάρους των επιβατών, με την εγκατάλειψη ή την ανάληψη περισσότερων προσωπικών αντικειμένων από αυτούς, πριν από την επιβίβασή τους στο αεροπλάνο.

(5) Μηχανή ζύγισης. Η μηχανή ζύγισης που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί για ζύγιση των επιβατών πρέπει να έχει δυνατότητα ζύγισης τουλάχιστον 150 κιλών. Το βάρος επιδεικνύεται με ελάχιστη υποδιαίρεση 500 γρ. Η μηχανή ζύγισης πρέπει να είναι ακριβής μέχρι τη μεγαλύτερη από τις ακόλουθες τιμές: 0,5% ή 200 γρ.

(6) Καταγραφή των τιμών βάρους. Για κάθε πτήση πρέπει να καταγράφεται το βάρος των επιβατών, η αντίστοιχη κατηγορία επιβατών (π.χ. άρρενες/θήλεις/παιδιά) και ο αριθμός πτήσης.

β) Ελεγμένες αποσκευές. Η στατιστική μέθοδος για τον καθορισμό των αναθεωρημένων σταθερών τιμών βάρους των αποσκευών που βασίζεται στα μέσα βάρη των αποσκευών του ελάχιστου απαιτούμενου μεγέθους δείγματος είναι βασικά ίδια με την αντίστοιχη μέθοδο για επιβάτες, όπως καθορίζεται στη υποπαράγραφο (α)(1). Για αποσκευές, το σχετικό εύρος αξιοπιστίας (ακρίβεια) ανέρχεται σε 1%. Πρέπει να ζυγιστούν τουλάχιστον 2000 τεμάχια ελεγμένων αποσκευών.

γ) Καθορισμός των αναθεωρημένων σταθερών τιμών βάρους για επιβάτες και ελεγμένες αποσκευές.

(1) Σε περίπτωση που χρησιμοποιούνται οι αναθεωρημένες σταθερές τιμές βάρους για επιβάτες και ελεγμένες αποσκευές, αντί των πραγματικών βαρών που προκύπτουν από ζύγιση, πρέπει να πραγματοποιείται στατιστική ανάλυση για να εξασφαλίζει ότι αυτές δεν επηρεάζουν δυσμενώς την ασφάλεια της πτητικής λειτουργίας. Από την ανάλυση αυτή θα προκύπτουν μέσες τιμές βάρους για επιβάτες και αποσκευές, καθώς και άλλα στοιχεία.

(2) Σε αεροπλάνα με 20 ή περισσότερες θέσεις επιβατών, οι ανωτέρω μέσες τιμές εφαρμόζονται ως αναθεωρημένες σταθερές τιμές βάρους για άρρενες και θήλεις.

(3) Για μικρότερα αεροπλάνα, οι ακόλουθες αυξήσεις πρέπει να προστίθενται στο μέσο βάρος επιβατών για να προκύψουν οι αναθεωρημένες σταθερές τιμές βάρους:

Αριθμός θέσεων επιβατών	Απαιτούμενη επιπλέον βάρος
1 έως και 5	16 κιλά
6 έως και 9	8 κιλά
10 έως και 19	4 κιλά

Εναλλακτικά, για αεροσκάφη με 30 ή περισσότερες θέσεις επιβατών, μπορούν να εφαρμοστούν οι αναθεωρημένες σταθερές (μέσες) τιμές βάρους που ισχύουν για την περίπτωση «Όλοι ενήλικες». Οι αναθεωρημένες σταθερές (μέσες) τιμές βάρους αποσκευών ισχύουν για αεροπλάνα με 20 ή περισσότερες θέσεις επιβατών.

(4) Οι αερομεταφορείς έχουν τη δυνατότητα να υποβάλουν λεπτομερές σχέδιο ελέγχου στην Αρχή για έγκριση, και συνεπώς για απόκλιση από την αναθεωρημένη σταθερή τιμή βάρους, με την προϋπόθεση ότι η αποκλίνουσα αυτή τιμή καθορίζεται μετά από χρήση της διαδικασίας που ερμηνεύεται στο παρόν παράρτημα. Οι αποκλίσεις αυτές πρέπει να αναθεωρούνται σε διαστήματα που δεν υπερβαίνουν τα 5 έτη.

(5) Οι αναθεωρημένες σταθερές τιμές βάρους για την περίπτωση «όλοι ενήλικες» πρέπει να βασίζονται σε αναλογία αρρένων/θηλέων 80/20, και όσο αφορά «όλες τις πτήσεις» η αναλογία είναι 50/50, εκτός από την περίπτωση «μισθωμένων πτήσεων για διακοπές». Αν ο αερομεταφορέας επιθυμεί να λάβει έγκριση για χρήση διαφορετικής αναλογίας για συγκεκριμένες διαδρομές ή πτήσεις, τότε πρέπει να υποβάλλει στοιχεία στην Αρχή, με τα οποία αποδεικνύεται ότι η εναλλακτική αναλογία αρρένων/θηλέων είναι συντηρητική και καλύπτει τουλάχιστον το 84% των πραγματικών αναλογιών αρρένων/θηλέων σε δείγμα τουλάχιστον 100 αντιπροσωπευτικών πτήσεων.

(6) Οι μέσες τιμές βάρους που προκύπτουν στρογγυλοποιούνται στον πλησιέστερο ακέραιο αριθμό σε κιλά. Οι τιμές βάρους των ελεγμένων αποσκευών στρογγυλοποιούνται στον πλησιέστερο αριθμό 0,5 κιλά, ανάλογα με την περίπτωση.

Παράρτημα 1 στο JAR-OPS 1.625
Επίσημα έγγραφα βάρους και ζυγοστάθμισης

α) Επίσημα έγγραφα βάρους και ζυγοστάθμισης

(1) Περιεχόμενα

i) Τα επίσημα έγγραφα βάρους και ζυγοστάθμισης πρέπει να περιλαμβάνουν τις ακόλουθες πληροφορίες:

Α) Τη νηολόγηση και τον τύπο του αεροπλάνου,

Β) το διακριτικό αριθμό πτήσης και την ημερομηνία,

Γ) τα στοιχεία του κυβερνήτη,

Δ) τα στοιχεία του ατόμου που συνέταξε το έγγραφο,

Ε) το ξηρό βάρος πτητικής λειτουργίας και το αντίστοιχο CG του αεροπλάνου,

ΣΤ) το βάρος καυσίμου κατά την απογείωση και το βάρος καυσίμου του ταξιδιού,

Ζ) το βάρος των αναλώσιμων, εκτός από το καύσιμο,

Η) τις συνιστώσες του φορτίου, συμπεριλαμβανομένων των επιβατών, των αποσκευών, του φορτίου και του έρματος,

Θ) το βάρος απογείωσης, το βάρος προσγείωσης και το βάρος χωρίς καύσιμο,

Ι) την κατανομή φορτίου,

ΙΑ) τις εφαρμοζόμενες θέσεις CG του αεροπλάνου και

ΙΒ) τις οριακές τιμές βάρους και CG.

ii) Ο αερομεταφορέας μπορεί να παραλείψει ορισμένα από τα ανωτέρω στοιχεία από τα επίσημα έγγραφα βάρους και ζυγοστάθμισης, εφόσον έχει χορηγηθεί σχετική έγκριση από την Αρχή.

(2) Αλλαγή τελευταίας στιγμής. Οποιαδήποτε αλλαγή τελευταίας στιγμής συμβεί μετά από τη συμπλήρωση του επίσημου εγγράφους βάρους και ζυγοστάθμισης πρέπει να ανακοινώνεται στον κυβερνήτη και να καταγράφεται στο επίσημο έγγραφος βάρους και ζυγοστάθμισης. Η μέγιστη επιτρεπόμενη αλλαγή του αριθμού των επιβατών ή του φορτίου χειρός, που είναι αποδεκτές ως αλλαγές τελευταίας στιγμής, πρέπει να καθορίζονται στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης. Αν γίνει υπέρβαση αυτού του αριθμού, πρέπει να συντάσσονται νέα επίσημα έγγραφα βάρους και ζυγοστάθμισης.

(β) Ηλεκτρονικά υπολογιστικά συστήματα. Στις περιπτώσεις όπου τα επίσημα έγγραφα βάρους και ζυγοστάθμισης παράγονται μέσω ηλεκτρονικού υπολογιστικού συστήματος, ο αερομεταφορέας πρέπει να επαληθεύει την ορθότητα των παραγόμενων στοιχείων. Πρέπει να δημιουργήσει σύστημα για να ελέγχει ότι οι τροποποιήσεις στα δεδομένα τροφοδοσίας του συστήματος, ενσωματώνονται κατάλληλα στο σύστημα και ότι το σύστημα λειτουργεί σωστά σε συνεχή βάση, επαληθεύοντας τα παραγόμενα στοιχεία ανά χρονικά διαστήματα που δεν υπερβαίνουν τους 6 μήνες.

γ) Συστήματα υπολογισμού βάρους και ζυγοστάθμισης επί του αεροπλάνου. Ο αερομεταφορέας πρέπει να λάβει έγκριση της Αρχής, αν επιθυμεί να χρησιμοποιήσει ηλεκτρονικό σύστημα υπολογισμού βάρους και ζυγοστάθμισης, το οποίο βρίσκεται επί του αεροπλάνου, ως κύρια πηγή διεκπεραίωσης του υπολογισμού.

δ) Ζεύξη δεδομένων (Datalink). Όταν τα επίσημα έγγραφα βάρους και ζυγοστάθμισης διαβιβάζονται στα αεροπλάνα με ηλεκτρονική μορφή, πρέπει να υπάρχει στο έδαφος ένα αντίγραφο του τελικού επισήμου εγγράφου βάρους και ζυγοστάθμισης, όπως αυτό έγινε δεκτό από τον κυβερνήτη.

ΤΜΗΜΑ ΙΑ
ΟΡΓΑΝΑ ΚΑΙ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ

JAR-OPS 1.630
Γενική εισαγωγή

α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι δεν γίνεται έναρξη πτήσης, εκτός εάν τα όργανα και ο εξοπλισμός που απαιτούνται με βάση το παρόν τμήμα είναι:

(1) Εγκεκριμένα, εκτός της περίπτωσης που καθορίζεται στην υποπαράγραφο (γ), και έχουν εγκατασταθεί σύμφωνα με τις ισχύουσες σχετικά απαιτήσεις, συμπεριλαμβανομένων των ελάχιστων προτύπων επιδόσεων και των απαιτήσεων πτητικής λειτουργίας και πτητικής ικανότητας,

(2) Βρίσκονται σε κατάσταση συνεχούς επιχειρησιακής ετοιμότητας για το είδος της πτητικής λειτουργίας που εκτελείται, με την επιφύλαξη των όσων ορίζονται στον εγχειρίδιο ελάχιστου εξοπλισμού (MEL) (παραπομπή στο JAR-OPS 1.030) και

(β) Τα ελάχιστα πρότυπα επιδόσεων των οργάνων και του εξοπλισμού είναι εκείνα που καθορίζονται στις σχετικές κοινές οδηγίες τεχνικών προδιαγραφών (Joint Technical Standard Orders, JTSO) που ισχύουν, όπως παρατίθενται στα JAR - TSO, εκτός εάν καθορίζονται διαφορετικά πρότυπα επιδόσεων στους κώδικες πτητικής λειτουργίας ή πτητικής ικανότητας. Όργανα και εξοπλισμός τα οποία, κατά την ημερομηνία εφαρμογής του παρόντος, συμμορφώνονται με διαφορετικές προδιαγραφές σχεδιασμού και επιδόσεων από εκείνες των JTSO, μπορούν να παραμείνουν σε χρήση ή να εγκατασταθούν, εκτός εάν καθορίζονται πρόσθετες απαιτήσεις στο παρόν Τμήμα. Τα όργανα και ο εξοπλισμός που έχουν ήδη εγκριθεί δεν απαιτείται να συμμορφώνονται με αναθεωρημένη JTSO ή αναθεωρημένη προδιαγραφή, η οποία είναι διαφορετική από την JTSO, εκτός εάν καθορίζεται απαίτηση με αναδρομική ισχύ.

γ) Για τα ακόλουθα είδη δεν απαιτείται έγκριση εξοπλισμού:

(1) Ηλεκτρικές ασφάλειες που αναφέρονται στο JAR-OPS 1.635,

(2) ηλεκτρικοί φανοί που αναφέρονται στο JAR-OPS 1.640 (α)(4),

(3) ένα ακριβές ρολόι, το οποίο αναφέρεται στο JAR-OPS 1.650 (β) & 1.652 (β),

(4) υποδοχή χάρτη, η οποία αναφέρεται στο JAR-OPS 1.652 (ιδ),

(5) κυτία πρώτων βοηθειών, τα οποία αναφέρεται στο JAR-OPS 1.745,

(6) κυτίο με ιατρικά είδη έκτακτης ανάγκης, το οποίο αναφέρεται στο JAR-OPS 1.755,

(7) μεγάφωνα, τα οποία αναφέρονται στο JAR-OPS 1.810,

(8) σωστικά μέσα και σήματα με φωτοβολίδες, που αναφέρονται στο JAR-OPS 1.835 (α) και (γ) και

(9) άγκυρες θαλάσσης και εξοπλισμός πρόσδεσης, αγκυροβόλησης ή ελιγμών υδροπλάνων και αμφιβίων αεροπλάνων στο νερό, που αναφέρονται στο JAR-OPS 1.840.

δ) Εάν κατά τη διάρκεια της πτήσης ένα μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης πρέπει χρησιμοποιήσει τον εξοπλισμό από τη θέση του, θα πρέπει να είναι εύκολος ο χειρισμός του από τη θέση αυτή. Όταν περισσότερα από ένα μέλη του πληρώματος διακυβέρνησης πρέπει να χειρίζονται μονάδα του εξοπλισμού, η μονάδα αυτή πρέπει να είναι εγκατεστημένη έτσι ώστε να είναι εύκολη η λειτουργία της από κάθε θέση από την οποία απαιτείται ο χειρισμός της.

ε) Τα όργανα που χρησιμοποιούνται από οποιοδήποτε μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης είναι τοποθετημένα με τέτοιο τρόπο, ώστε να επιτρέπουν στο μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης να βλέπει με ευκολία τις ενδείξεις από τη θέση του, με την ελάχιστη δυνατή απόκλιση από τη θέση και την οπτική γραμμή που κανονικά έχει, όταν κοιτά προς τα εμπρός, κατά μήκος του ίχνους πτήσης. Όταν απαιτείται η λειτουργία ενός μόνο οργάνου σε αεροπλάνο, του οποίου η πτητική εκμετάλλευση εκτελείται από περισσότερα από 1 μέλη του πληρώματος διακυβέρνησης, αυτό πρέπει να τοποθετείται έτσι ώστε να είναι ορατό από κάθε ενδεδειγμένη θέση του πληρώματος διακυβέρνησης.

JAR-OPS 1.635
Μηχανισμοί προστασίας κυκλώματος

Απαγορεύεται η εκμετάλλευση αεροπλάνου από τον αερομεταφορέα στο οποίο χρησιμοποιούνται ηλεκτρικές ασφάλειες, εκτός εάν υπάρχουν εφεδρικές ασφάλειες, οι οποίες μπορούν να χρησιμοποιηθούν κατά την πτήση, ο αριθμός των οποίων είναι τουλάχιστον ίσος με το 10% του αριθμού των ασφαλειών κάθε κατηγορίας ή τρεις ασφάλειες από κάθε κατηγορία, ανάλογα ποιος από τους δύο είναι μεγαλύτερος.

JAR-OPS 1.640
Φώτα πτητικής λειτουργίας αεροπλάνου

Απαγορεύεται η εκμετάλλευση αεροπλάνου, από τον αερομεταφορέα, εκτός εάν αυτό είναι εφοδιασμένο με:

α) Για πτήση ημέρας:

(1) Σύστημα φώτων αποφυγής σύγκρουσης,

(2) φωτισμό, τροφοδοτούμενο από το ηλεκτρικό σύστημα του αεροπλάνου, που παρέχει επαρκές φως για όλα τα όργανα και τον εξοπλισμό, που είναι απαραίτητα για την ασφαλή λειτουργία του αεροπλάνου,

(3) φωτισμό, τροφοδοτούμενο από το ηλεκτρικό σύ-

στημα του αεροπλάνου, που παρέχει φως σε όλα τα διαμερίσματα επιβατών και

(4) ηλεκτρικό φανό για κάθε απαιτούμενο μέλος πληρώματος, ο οποίος είναι εύκολα προσιτός από τα μέλη του πληρώματος, όταν αυτά κάθονται στις καθορισμένες θέσεις τους.

(β) Για νυκτερινή πτήση, εκτός του εξοπλισμού που καθορίζεται στην παράγραφο (α) ανωτέρω:

(1) φώτα πλοήγησης / θέσης και

(2) Δύο φώτα προσγείωσης ή ένα μόνο φως με δύο χωριστά ενεργοποιούμενα νημάτια (λυχνίες) και

(3) φώτα σύμφωνα με τους διεθνείς κανονισμούς για την αποφυγή συγκρούσεων στη θάλασσα, εάν το αεροπλάνο είναι υδροπλάνο ή αμφίβιο αεροπλάνο.

JAR-OPS 1.645
Καθαριστήρες αλεξήνεμου

Απαγορεύεται η εκμετάλλευση αεροπλάνου από τον αερομεταφορέα με μέγιστο πιστοποιημένο βάρος απογείωσης μεγαλύτερο από 5700 κιλά, εκτός εάν είναι εφοδιασμένο με καθαριστήρα αλεξήνεμου σε κάθε θέση χειριστή ή με αντίστοιχο μέσο, ώστε να διατηρείται καθαρό μέρος του αλεξήνεμου κατά την διάρκεια υετού.

JAR-OPS 1.650
«Πτήσεις εξ όψεως» (VFR) κατά την ημέρα – όργανα πτήσης και πλοήγησης και σχετικός εξοπλισμός

Απαγορεύεται η εκμετάλλευση αεροπλάνου από τον αερομεταφορέα κατά τη διάρκεια της ημέρας, σύμφωνα με τους Κανόνες «Πτήσεων εξ όψεως» (VFR), εκτός εάν αυτό είναι εφοδιασμένο με τα όργανα πτήσης και πλοήγησης και τον σχετικό εξοπλισμό και πληρούνται οι συνθήκες, όπου είναι απαραίτητη η εφαρμογή τους, που αναφέρονται στις παρακάτω υποπαραγράφους:

α) μαγνητική πυξίδα,

β) Ένα ακριβές ρολόι που δείχνει τον χρόνο σε ώρες, λεπτά και δευτερόλεπτα,

γ) ευαίσθητο υψόμετρο πίεσης, βαθμονομημένο σε πόδια (feet), με ρύθμιση υποκλίμακας, βαθμονομημένη σε εκτοπασκάλ (hectopascals)/χιλιοστόβαρα (millibars), το οποίο είναι ρυθμιζόμενο για κάθε βαρομετρική πίεση που ενδέχεται να επικρατήσει κατά τη διάρκεια της πτήσης,

δ) ενδείκτης ταχύτητας αέρα βαθμονομημένο σε κόμβους (knots),

ε) ενδείκτη κατακόρυφης ταχύτητας,

στ) ενδείκτη στροφών και κλίσεων ή συντονιστή στροφών με ενσωματωμένο ενδείκτη κλίσεων,

ζ) ενδείκτη στάσης,

η) σταθεροποιημένο ενδείκτη κατεύθυνσης και

θ) μέσο ένδειξης, στο θάλαμο του πληρώματος διακυβέρνησης, της εξωτερικής θερμοκρασίας αέρα, βαθμονομημένο σε βαθμούς Κελσίου.

ι) Για πτήσεις που δεν υπερβαίνουν τα 60 λεπτά σε διάρκεια, οι οποίες απογειώνονται και προσγειώνονται στο ίδιο αεροδρόμιο, και οι οποίες παραμένουν εντός 50 νμ από αυτό το αεροδρόμιο, όλα τα όργανα που καθορίζονται στις υποπαραγράφους (στ), (ζ) και (η) ανωτέρω και στις υποπαραγράφους (ια)(4), (ια)(5) και (ια)(6) κατωτέρω, μπορούν να αντικατασταθούν όλα είτε από ενδείκτη στροφών και κλίσεων, είτε από συντονιστή στροφών με ενσωματωμένο ενδείκτη κλίσεων, είτε από έναν ενδείκτη στάσης και έναν ενδείκτη κλίσεων.

ια) οποτεδήποτε απαιτούνται δύο χειριστές, η θέση του δεύτερου χειριστή πρέπει να διαθέτει τα ακόλουθα ξεχωριστά όργανα:

(1) ευαίσθητο υψόμετρο πίεσης, βαθμονομημένο σε πόδια (feet), με ρύθμιση υποκλίμακας, βαθμονομημένη σε εκτοπασκάλ (hectopascals)/χιλιοστόβαρα (millibars), και ρυθμιζόμενο για κάθε βαρομετρική πίεση που ενδέχεται να επικρατήσει κατά τη διάρκεια της πτήσης,

(2) ενδείκτη ταχύτητας αέρα βαθμονομημένο σε κόμβους (knots),

(3) ενδείκτη κατακόρυφης ταχύτητας,

(4) ενδείκτη στροφών και κλίσεων ή συντονιστή στροφών με ενσωματωμένο ενδείκτη κλίσεων,

(5) ενδείκτη στάσης και

(6) σταθεροποιημένο ενδείκτη κατεύθυνσης.

ιβ) Κάθε σύστημα ένδειξης ταχύτητας αέρα πρέπει να είναι εφοδιασμένο με θερμαινόμενο σωλήνα pitot ή με ισοδύναμο μέσο, για την αποφυγή δυσλειτουργίας λόγω συμπύκνωσης ή λόγω παγοποίησης για:

(1) αεροπλάνα με μέγιστο πιστοποιημένο βάρος απογείωσης μεγαλύτερο από 5700 κιλά ή με μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση θέσεων επιβατών για περισσότερες από 9 θέσεις,

(2) αεροπλάνα για τα οποία εκδόθηκε για πρώτη φορά ατομικό πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας την 1η Απριλίου 1999 ή αργότερα σε χώρα μέλος της JAA ή αλλού.

ιγ) Στις περιπτώσεις που απαιτούνται διπλά όργανα, η απαίτηση περιλαμβάνει ξεχωριστές ενδείξεις για κάθε χειριστή και ξεχωριστούς επιλογείς ή άλλο σχετικό εξοπλισμό, όπου είναι απαραίτητο.

ιδ) Όλα τα αεροπλάνα πρέπει να είναι εφοδιασμένα με μέσα που δείχνουν πότε δεν παρέχεται επαρκής ισχύς στα απαιτούμενα όργανα πτήσης και

ιε) Όλα τα αεροπλάνα με περιορισμούς συμπιεστότητας, που δεν γίνονται εμφανείς με άλλο τρόπο από τους απαιτούμενους ενδείκτες ταχύτητας αέρα, είναι εφοδιασμένα με ένα ενδείκτη αριθμού Mach σε κάθε θέση χειριστή.

JAR-OPS 1.652
«Πτήσεις δι' οργάνων» (IFR) ή νυκτερινές πτήσεις–
Όργανα πτήσης και πλοήγησης και σχετικός εξοπλισμός

Απαγορεύεται η πτητική λειτουργία αεροπλάνου από τον αερομεταφορέα σύμφωνα με τους κανόνες «πτήσεων δι' οργάνων» (IFR) ή κατά τη νύκτα σύμφωνα με τους κανόνες «πτήσεως εξ όψεως» (VFR), εκτός εάν αυτό είναι εφοδιασμένο με τα όργανα πτήσης και πλοήγησης και τον σχετικό εξοπλισμό, όπου είναι απαραίτητο, σύμφωνα με τις συνθήκες, που αναφέρονται στις κατωτέρω υποπαραγράφους:

α) μαγνητική πυξίδα,

β) ακριβές ρολόι που δείχνει το χρόνο σε ώρες, λεπτά και δευτερόλεπτα,

γ) Δύο ευαίσθητα υψόμετρα πίεσης, βαθμονομημένα σε πόδια (feet), με ρυθμίσεις υποκλίμακας, βαθμονομημένες σε εκτοπασκάλ (hectopascals)/χιλιοστόβαρα (millibars), τα οποία είναι ρυθμιζόμενα για κάθε βαρομετρική πίεση που ενδέχεται να επικρατήσει κατά τη διάρκεια της πτήσης,

δ) σύστημα ένδειξης ταχύτητας του αέρα με θερμαινόμενο σωλήνα pitot ή άλλο ισοδύναμο μέσο για την αποφυγή δυσλειτουργίας λόγω συμπύκνωσης ή παγοποίησης, συμπεριλαμβανομένου και προειδοποιητικού ενδείκτη αστοχίας του θερμαντήρα pitot. Η απαίτηση για προειδοποιητικό ενδείκτη αστοχίας του θερμαντήρα pitot δεν εφαρμόζεται για εκείνα τα αεροπλάνα με μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση για 9 ή λιγότερες θέσεις επιβατών ή με

μέγιστο πιστοποιημένο βάρος απογείωσης 5700 κιλά ή μικρότερο και για τα οποία έχει εκδοθεί ατομικό Πιστοποιητικό Πτητικής Ικανότητας πριν από την 1η Απριλίου 1998.

Σημείωση: Ημερομηνία εφαρμογής 1 Απριλίου 1999 (για προειδοποιητικό ενδείκτη αστοχίας του θερμαντήρα pitot).

ε) ενδείκτη κατακόρυφης ταχύτητας,

στ) ενδείκτη στροφών και κλίσεων,

ζ) ενδείκτη στάσης,

η) σταθεροποιημένο ενδείκτη κατεύθυνσης,

θ) μέσο ένδειξης, στο θάλαμο του πληρώματος διακυβέρνησης, της εξωτερικής θερμοκρασίας αέρα, βαθμονομημένο σε βαθμούς Κελσίου και

ι) δύο ανεξάρτητα συστήματα στατικής πίεσης, εκτός της περίπτωσης ελικοφόρων αεροσκαφών με μέγιστο πιστοποιημένο βάρος απογείωσης 5700 κιλά ή μικρότερο, όπου επιτρέπεται ένα σύστημα στατικής πίεσης και μία εναλλακτική πηγή στατικής πίεσης,

ια) οποτεδήποτε απαιτούνται δύο χειριστές, η θέση του δεύτερου χειριστή πρέπει να διαθέτει τα ακόλουθα ξεχωριστά όργανα:

(1) ευαίσθητο υψόμετρο πίεσης, βαθμονομημένο σε πόδια (feet), με ρύθμιση υποκλίμακας, βαθμονομημένη σε εκτοπασκάλ (hectopascals)/χιλιοστόβαρα (millibars), και ρυθμιζόμενο για κάθε βαρομετρική πίεση που ενδέχεται να επικρατήσει κατά τη διάρκεια της πτήσης και το οποίο μπορεί να είναι ένα από τα δύο υψόμετρα που απαιτούνται σύμφωνα με την υποπαράγραφο (γ) ανωτέρω,

(2) σύστημα ένδειξης ταχύτητας του αέρα με θερμαινόμενο σωλήνα pitot ή άλλο ισοδύναμο μέσο για την αποφυγή δυσλειτουργίας λόγω συμπύκνωσης ή παγοποίησης, συμπεριλαμβανομένου και προειδοποιητικού ενδείκτη αστοχίας του θερμαντήρα pitot. Η απαίτηση για προειδοποιητικό ενδείκτη αστοχίας του θερμαντήρα pitot δεν εφαρμόζεται για εκείνα τα αεροπλάνα με μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση για 9 ή λιγότερες θέσεις επιβατών ή με μέγιστο πιστοποιημένο βάρος απογείωσης 5700 κιλά. ή μικρότερο και για τα οποία έχει εκδοθεί ατομικό Πιστοποιητικό Πτητικής Ικανότητας πριν από την 1η Απριλίου 1998.

Σημείωση: Ημερομηνία εφαρμογής 1 Απριλίου 1999 (για προειδοποιητικό ενδείκτη αστοχίας του θερμαντήρα pitot).

(3) ενδείκτη κατακόρυφης ταχύτητας,

(4) ενδείκτη στροφών και κλίσεων,

(5) ενδείκτη στάσης και

(6) σταθεροποιημένο ενδείκτη κατεύθυνσης.

ιβ) Τα αεροπλάνα με μέγιστο πιστοποιημένο βάρος απογείωσης μεγαλύτερο από 5700 κιλά ή με μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση για περισσότερες από 9 θέσεις επιβατών πρέπει να είναι εφοδιασμένα με επιπλέον ενδείκτη στάσης σε αναμονή (τεχνητό ορίζοντα), που είναι δυνατόν να χρησιμοποιηθεί από οποιαδήποτε θέση χειριστή, ο οποίος:

(1) Τροφοδοτείται συνεχώς με ηλεκτρικό ρεύμα κατά τη διάρκεια της κανονικής λειτουργίας και, μετά από ολική βλάβη του κανονικού συστήματος παραγωγής ηλεκτρικού ρεύματος, τροφοδοτείται από πηγή που είναι ανεξάρτητη από το κανονικό σύστημα παραγωγής ηλεκτρικού ρεύματος,

(2) λειτουργεί με αξιοπιστία για τουλάχιστον 30 λεπτά μετά από την ολική βλάβη του κανονικού συστήματος παραγωγής ηλεκτρικού ρεύματος, λαμβάνοντας υπόψη και άλλα φορτία στην παροχή ισχύος ανάγκης, καθώς και τις επιχειρησιακές διαδικασίες,

(3) λειτουργεί ανεξάρτητα από οποιοδήποτε άλλο σύστημα ένδειξης στάσης,

(4) τίθεται αυτόματα σε λειτουργία, αμέσως μετά την ολική βλάβη του κανονικού συστήματος παραγωγής ηλεκτρικού ρεύματος και

(5) φωτίζεται κατάλληλα κατά τη διάρκεια όλων των φάσεων της πτητικής λειτουργίας,

εκτός της περίπτωσης αεροπλάνων με μέγιστο πιστοποιημένο βάρος απογείωσης 5700 κιλά ή μικρότερο, που είναι ήδη νηολογημένα σε ένα κράτος μέλος της JAA την 1η Απριλίου 1995 και είναι εφοδιασμένα με ενδείκτη στάσης σε αναμονή στον πίνακα οργάνων του κυβερνήτη.

ιγ) Για τη συμμόρφωση με την υποπαράγραφο (ιβ) ανωτέρω, πρέπει να καθίσταται με σαφήνεια εμφανές στο πλήρωμα θαλάμου διακυβέρνησης πότε ο ενδείκτης στάσης σε αναμονή, που απαιτείται από τις διατάξεις της εν λόγω υποπαραγράφου, λειτουργεί τροφοδοτούμενος από την ισχύ ανάγκης. Όπου ο ενδείκτης στάσης σε αναμονή έχει τη δική του ιδιαίτερη παροχή, πρέπει να υπάρχει σχετική ένδειξη, είτε στο ίδιο το όργανο είτε στον πίνακα οργάνων, για το πότε χρησιμοποιείται η παροχή αυτή. Η συμμόρφωση προς την απαίτηση αυτή πρέπει να πραγματοποιηθεί το αργότερο έως την 1η Απριλίου 2000.

ιδ) Υποδοχή χάρτη, σε θέση που επιτρέπει την εύκολη ανάγνωσή του και η οποία μπορεί να φωτιστεί κατά τη διάρκεια νυκτερινών πτητικών λειτουργιών.

ιε) Εάν το σύστημα ένδειξης στάσης σε αναμονή είναι εγκαταστημένο και δύναται να χρησιμοποιηθεί για πτητικές στάσεις 360° σε πρόνευση και διατοιχισμό (pitch and roll), τότε οι ενδείκτες στροφών και κλίσεων μπορούν να αντικατασταθούν από ενδείκτες κλίσεων. Δυνατότητα χρησιμοποίησης σημαίνει ότι το σύστημα λειτουργεί για 360° σε πρόνευση και διατοιχισμό (pitch and roll) και δεν ανατρέπεται από τη θέση του.

ιστ) Όπου απαιτούνται διπλά όργανα, η απαίτηση περιλαμβάνει ξεχωριστές ενδείξεις για κάθε χειριστή και ατομικοί επιλογείς ή άλλο σχετικό εξοπλισμό αναλόγως την περίπτωση.

ιζ) Όλα τα αεροπλάνα πρέπει να είναι εφοδιασμένα με μέσα που δείχνουν πότε δεν παρέχεται επαρκής ισχύς στα απαιτούμενα όργανα πτήσης και

ιη) Όλα τα αεροπλάνα με περιορισμούς συμπιεστότητας, που δεν γίνονται εμφανείς με άλλο τρόπο από τους απαιτούμενους ενδείκτες ταχύτητας αέρα, είναι εφοδιασμένα με ένα ενδείκτη αριθμού Mach σε κάθε θέση χειριστή.

JAR-OPS 1.655
Πρόσθετος εξοπλισμός για πτητική εκμετάλλευση
με ένα χειριστή σε «πτήση δι' οργάνων» (IFR)

Ο αερομεταφορέας απαγορεύεται να εκτελεί πτητική εκμετάλλευση με ένα χειριστή σε «πτήση δι' οργάνων» (IFR), εκτός εάν το αεροπλάνο είναι εφοδιασμένο με αυτόματο πιλότο, που έχει τουλάχιστον τρόπο κράτησης του ύψους και της πορείας (κατεύθυνσης).

JAR-OPS 1.660
Σύστημα προειδοποίησης ύψους

α) Απαγορεύεται η πτητική εκμετάλλευση, από αερομεταφορέα, στροβιλοελικοφόρου αεροπλάνου, που έχει μέγιστο πιστοποιημένο βάρος απογείωσης μεγαλύτερο από 5700 κιλά ή μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση για περισσότερες από 9 θέσεις επιβατών ή αεροπλάνου με στροβιλοκινητήρες αντίδρασης, εκτός εάν είναι εφοδιασμένο με σύστημα προειδοποίησης ύψους, ικανό:

(1) Να προειδοποιεί το πλήρωμα θαλάμου διακυβέρνησης για την προσέγγιση προεπιλεγμένου ύψους σε άνοδο ή κάθοδο και

(2) Να προειδοποιεί το πλήρωμα θαλάμου διακυβέρνησης, τουλάχιστον με ένα ακουστικό σήμα, για την παρέκκλιση άνω ή κάτω από προεπιλεγμένο ύψος,

εκτός της περίπτωσης αεροπλάνων με μέγιστο πιστοποιημένο βάρος απογείωσης 5700 κιλά ή μικρότερο, τα οποία έχουν μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση για περισσότερες από 9 θέσεις επιβατών και για τα οποία έχει εκδοθεί για πρώτη φορά ατομικό πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας πριν από την 1η Απριλίου 1972 από ένα κράτος μέλος της JAA ή αλλού, και είναι ήδη νηολογημένα σε ένα κράτος μέλος της JAA πριν την 1η Απριλίου 1995.

JAR-OPS 1.665
Σύστημα προειδοποίησης προσέγγισης εδάφους (GPWS) και συστήματα προειδοποιητικής αποτύπωσης του ανάγλυφου του εδάφους (TAWS)

α) Απαγορεύεται η πτητική εκμετάλλευση, από αερομεταφορέα, στροβιλοκίνητου αεροπλάνου, το οποίο έχει μέγιστο πιστοποιημένο βάρος απογείωσης μεγαλύτερο από 5.700 κιλά ή έχει μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση για περισσότερες από 9 θέσεις επιβατών εκτός και είναι εφοδιασμένο με σύστημα προειδοποίησης προσέγγισης εδάφους (Ground Proximity Warning System, GPWS), εκτός από αεροπλάνα της παραγράφου (δ) (2) παρακάτω.

(β) Το σύστημα προειδοποίησης προσέγγισης εδάφους, που απαιτείται σύμφωνα με τις διατάξεις της παρούσης παραγράφου, πρέπει αυτόματα να προειδοποιεί έγκαιρα και με σαφή τρόποεξασφαλίζουν έγκαιρα και με σαφήνεια, μέσω ακουστικών σημάτων, τα οποία μπορούν να συμπληρωθούν με οπτικά σήματα, το πλήρωμα θαλάμου διακυβέρνησης για το βαθμό βύθισης, την προσέγγιση του εδάφους, την απώλεια ύψους μετά την απογείωση ή την επανακύκλωση, τη λανθασμένη διαμόρφωση προσγείωσης και την παρέκκλιση ίχνους καθόδου προς τα κάτω.

γ) Απαγορεύεται η πτητική εκμετάλλευση, από αερομεταφορέα, στροβιλοκίνητου αεροπλάνου, το οποίο έχει μέγιστο πιστοποιημένο βάρος απογείωσης μεγαλύτερο από 15.000 κιλά ή έχει μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση για περισσότερες από 30 θέσεις επιβατών, από και μετά :

(1) την 1η Οκτωβρίου 2001 για αεροπλάνα των οποίων το πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας (CoA) έχει εκδοθεί αυτήν την ημερομηνία ή μετα από αυτή.

(2) Την 1η Ιανουαρίου 2005 για αεροπλάνα των οποίων το πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας (CoA) έχει εκδοθεί πρίν την 1η Οκτωμβρίου 2001;

εκτός και είναι εφοδιασμένο με το σύστημα προειδοποίησης προσέγγισης εδάφους (GPWS) το οποίο περιέχει λειτουργία εμπροσθίας όψεως του ανάγλυφου του εδάφους (Terrain Awareness Warning System, TAWS).

δ) Απαγορεύεται η πτητική εκμετάλλευση, από αερομεταφορέα, στροβιλοκίνητου αεροπλάνου, το οποίο έχει μέγιστο πιστοποιημένο βάρος απογείωσης μεγαλύτερο από 5.700 κιλά αλλά όχι πάνω από 15.000 κιλά ή έχει μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση για περισσότερες από 9 θέσεις αλλά όχι πάνω από 30 θέσεις επιβατών, από και μετά:

(1) την 1η Ιανουαρίου 2003 για αεροπλάνα των οποίων το πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας (CoA) έχει εκδοθεί από ή μετα την 1η Ιανουαρίου 2003,

(2) την 1η Οκτωβρίου 2001 για αεροπλάνα τα οποία δεν έχουν ήδη εφοδιαστεί με το σύστημα προειδοποίησης προσέγγισης εδάφους (GPWS), ή

(3) την 1η Ιανουαρίου 2005 για αεροπλάνα των οποίων το πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας (CoA) έχει εκδοθεί πρίν από την 1η Ιανουαρίου 2003,

εκτός και είναι εφοδιασμένο με το σύστημα προειδοποίησης προσέγγισης εδάφους (GPWS) το οποίο ενπεριέχει λειτουργία εμπροσθίας όψεως του ανάγλυφου του εδάφους (TAWS).

ε) Η γνώση του ανάγλυφου του εδάφους και το σύστημα προειδοποίησης πρέπει αυτόματα να εξασφαλίζουν την έγκαιρη και με σαφήνεια, μέσω ακουστικών σημάτων και με ένδειξη στην οθόνη το ανάγλυφο του εδάφους, με ικανό χρόνο προειδοποίησης ώστε να προλαβαίνονται τα γεγονότα της ελεγχόμενης πτήσης στο έδαφος (CFIT) και να εξασφαλίζεται η δυνατότητα εμπρόσθιας εποπτείας και η πτηση σε ασφαλές ύψος από την επιφάνεια του εδάφους.

JAR-OPS 1.668
Εναέριο σύστημα αποφυγής σύγκρουσης (ACAS)

Απαγορεύεται η πτητική εκμετάλλευση, από αερομεταφορέα, στροβιλοκίνητου αεροπλάνου, το οποίο:

(1) Έχει μέγιστο πιστοποιημένο βάρος απογείωσης μεγαλύτερο από 15.000 κιλά ή έχει μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση για περισσότερες από 30 θέσεις επιβατών μετά την 1η Ιανουαρίου 2000 ή

(2) Έχει μέγιστο πιστοποιημένο βάρος απογείωσης μεγαλύτερο από 5.700 κιλά, αλλά μικρότερο από 15.000 κιλά ή έχει μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση για περισσότερες από 19 θέσεις επιβατών, όχι όμως περισσότερες από 30, μετά από την 1η Ιανουαρίου 2005,

εκτός εάν είναι εφοδιασμένο με εναέριο σύστημα αποφυγής σύγκρουσης, με ελάχιστο επίπεδο επιδόσεων τουλάχιστον ACAS II.

JAR-OPS 1.670
Εναέριος εξοπλισμός ραντάρ καιρού

α) Απαγορεύεται η πτητική εκμετάλλευση από αερομεταφορέα:

(1) Αεροπλάνου με συμπιεζόμενη καμπίνα ή

(2) Αεροπλάνου χωρίς συμπιεζόμενη καμπίνα, το οποίο έχει μέγιστο πιστοποιημένο βάρος απογείωσης μεγαλύτερο από 5700 κιλά ή

(3) Αεροπλάνου χωρίς συμπιεζόμενη καμπίνα, το οποίο έχει μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση για περισσότερες από 9 θέσεις επιβατών, μετά την 1η Απριλίου 1999,

εκτός εάν είναι εφοδιασμένο με εναέριο εξοπλισμό ραντάρ καιρού οποτεδήποτε γίνεται πτητική εκμετάλλευση του αεροπλάνου κατά τη νύκτα ή σε ενόργανες μετεωρολογικές συνθήκες (IMC) σε περιοχές όπου μπορούν να αναμένονται κατά την πορεία καταιγίδες ή άλλες ενδεχομένως επικίνδυνες καιρικές συνθήκες, οι οποίες θεωρούνται ανιχνεύσιμες από το εναέριο ραντάρ καιρού.

(β) Για τα ελικοφόρα αεροπλάνα με συμπιεζόμενη καμπίνα, που έχουν μέγιστο πιστοποιημένο βάρος απογείωσης μικρότερο από 5700 κιλά με μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση για λιγότερες από 9 θέσεις επιβατών, ο εναέριος εξοπλισμός ραντάρ καιρού μπορεί να αντικατασταθεί από άλλου είδους εξοπλισμό, που είναι ικανός να ανιχνεύει καταιγίδες και άλλες ενδεχομένως επικίνδυνες καιρικές συνθήκες, οι οποίες θεωρούνται ανιχνεύσιμες από τον εναέριο εξοπλισμό ραντάρ καιρού, με την προϋπόθεση της έγκρισης από την Αρχή.

JAR-OPS 1.675
Εξοπλισμός για πτητική εκμετάλλευση
σε συνθήκες παγοποίησης

α) Απαγορεύεται η πτητική εκμετάλλευση αεροπλάνου, από αερομεταφορέα, σε αναμενόμενες ή πραγματικές συνθήκες παγοποίησης, εκτός εάν αυτό είναι πιστοποιημένο και εξοπλισμένο για να λειτουργεί σε συνθήκες παγοποίησης.

(β) Απαγορεύεται η πτητική εκμετάλλευση αεροπλάνου, από αερομεταφορέα, σε αναμενόμενες ή πραγματικές συνθήκες παγοποίησης, εκτός εάν αυτό είναι εφοδιασμένο με κατάλληλο μέσο φωτισμού ή ανίχνευσης του σχηματισμού πάγου. Ο φωτισμός που χρησιμοποιείται πρέπει να είναι τέτοιου τύπου ώστε να μην προκαλεί λάμψη ή αντανάκλαση που θα μπορούσε να δυσχεραίνει τα μέλη του πληρώματος διακυβέρνησης κατά την άσκηση των καθηκόντων τους.

JAR-OPS 1.680
Εξοπλισμός ανίχνευσης κοσμικής ακτινοβολίας

(α) Ο αερομεταφορέας δεν θα εκτελεί πτητική λειτουργία με αεροπλάνο υπεράνω των 15.000 μέτρων (49.000 πόδια) εκτός και αν:

(1) Είναι εξοπλισμένο με ένα όργανο μέτρησης και συνεχούς ένδειξης του ρυθμού δόσης της συνολικής κοσμικής ακτινοβολίας που δέχεται (δηλαδή του συνόλου της ακτινοβολίας λόγω ιονισμού και νετρονίων γαλαξιακής και ηλιακής προέλευσης) και της αθροιστικής δόσης για κάθε πτήση, ή

(2) Έχει εκπονήση διαδικασίες για την τριμηνιαία δειγματοληπτική μέτρηση της ακτινοβολίας πάνω στο αεροπλάνο, οι οποίες είναι αποδεκτές από την Αρχή.

JAR-OPS 1.685
Σύστημα ενδοεπικοινωνίας πληρώματος
θαλάμου διακυβέρνησης

Απαγορεύεται η πτητική εκμετάλλευση αεροπλάνου, από αερομεταφορέα, το οποίο απαιτεί πλήρωμα θαλάμου διακυβέρνησης με περισσότερα από ένα μέλη, εκτός εάν αυτό είναι εφοδιασμένο με σύστημα ενδοεπικοινωνίας πληρώματος διακυβέρνησης, συμπεριλαμβανομένων ακουστικών και μικροφώνων, που δεν είναι του τύπου που κρατιούνται με το χέρι, για χρήση από όλα τα μέλη του πληρώματος διακυβέρνησης. Για τα αεροπλάνα που είναι νηολογημένα σε ένα κράτος μέλος της JAA την 1η Απριλίου 1995 και για τα οποία έχει για πρώτη φορά εκδοθεί ατομικό Πιστοποιητικό Πτητικής Ικανότητας πριν από την 1η Απριλίου 1975 σε μία χώρα της JAA ή αλλού, η απαίτηση αυτή δεν έχει εφαρμογή μέχρι την 1η Απριλίου 2002.

JAR-OPS 1.690
Σύστημα ενδοεπικοινωνίας μελών πληρώματος

α) Απαγορεύεται η πτητική εκμετάλλευση αεροπλάνου, από αερομεταφορέα, με μέγιστο πιστοποιημένο βάρος απογείωσης μεγαλύτερο από 15.000 κιλά ή με μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση για περισσότερες από 19 θέσεις επιβατών, εκτός εάν είναι εφοδιασμένο με σύστημα ενδοεπικοινωνίας των μελών του πληρώματος, με εξαίρεση τα αεροπλάνα για τα οποία είχε εκδοθεί για πρώτη φορά ατομικό πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας πριν από την 1η Απριλίου 1965 και τα οποία ήταν ήδη νηολογημένα σε ένα κράτος μέλος της JAA την 1η Απριλίου 1995.

β) Το σύστημα ενδοεπικοινωνίας των μελών του πληρώματος που απαιτείται σύμφωνα με την παρούσα παράγραφο πρέπει να:

(1) Λειτουργεί ανεξάρτητα από το σύστημα αναγγελιών κοινού (public address system), εκτός από τις συσκευές χειρός, τα ακουστικά, τα μικρόφωνα, τους διακόπτες επιλογής και τις συσκευές σημάτων,

(2) Παρέχει έναν αμφίδρομο τρόπο επικοινωνίας μεταξύ του θαλάμου πληρώματος διακυβέρνησης και:

i) Κάθε διαμερίσματος επιβατών,

ii) Κάθε (χώρου διαχείρισης εδεσμάτων και ποτών επιβατών) που δεν βρίσκεται στο επίπεδο των θαλάμων των επιβατών και

iii) Κάθε απομακρυσμένου θαλάμου πληρώματος που δεν βρίσκεται στο θάλαμο επιβατών και δεν είναι εύκολα προσπελάσιμο από το θάλαμο επιβατών.

(3) Είναι εύκολα προσιτός για χρήση από κάθε απαιτούμενη θέση πληρώματος διακυβέρνησης στο θάλαμο πληρώματος διακυβέρνησης,

(4) Είναι εύκολα προσιτός για χρήση στις απαιτούμενες θέσεις των μελών του πληρώματος θαλάμου επιβατών, κοντά σε κάθε μεμονωμένο ή σε κάθε ζεύγος εξόδων κινδύνου στο επίπεδο του δαπέδου,

(5) Διαθέτει σύστημα προειδοποίησης με ενσωματωμένα ηχητικά ή οπτικά σήματα για χρήση από τα μέλη του πληρώματος διακυβέρνησης για την προειδοποίηση του πληρώματος θαλάμου επιβατών και για χρήση από τα μέλη του πληρώματος θαλάμου επιβατών για την προειδοποίηση του πληρώματος διακυβέρνησης,

(6) Διαθέτει κατάλληλο σύστημα, ώστε ο καλούμενος να μπορεί να προσδιορίσει εάν πρόκειται για κανονική κλήση ή για κλήση έκτακτης ανάγκης και

(7) Παρέχει στο έδαφος σύστημα αμφίδρομης επικοινωνίας μεταξύ του προσωπικού εδάφους και τουλάχιστον δύο μελών του πληρώματος διακυβέρνησης.

JAR-OPS 1.695
Σύστημα αναγγελιών κοινού (public address system)

α) Απαγορεύεται η πτητική εκμετάλλευση αεροπλάνου, από αερομεταφορέα, το οποίο έχει μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση για περισσότερες από 19 θέσεις επιβατών, εκτός εάν είναι εγκαταστημένο σύστημα αναγγελιών κοινού (public address system).

β) Το σύστημα αναγγελιών κοινού (public address system), που απαιτείται από την παρούσα παράγραφο, πρέπει να:

(1) Λειτουργεί ανεξάρτητα από τα συστήματα ενδοεπικοινωνίας, εκτός από τις συσκευές χειρός, τα ακουστικά, τα μικρόφωνα, τους διακόπτες επιλογής και τις συσκευές σημάτων,

(2) Είναι εύκολα προσιτό για άμεση χρήση από κάθε απαιτούμενη θέση μέλους πληρώματος διακυβέρνησης

(3) Για κάθε απαιτούμενη έξοδο κινδύνου των επιβατών στο επίπεδο του δαπέδου, με προσκείμενο κάθισμα πληρώματος θαλάμου επιβατών, το σύστημα πρέπει να διαθέτει μικρόφωνο που είναι εύκολα προσιτό στο καθήμενο μέλος του πληρώματος θαλάμου επιβατών, εκτός από την περίπτωση που ένα μικρόφωνο ενδέχεται να εξυπηρετεί περισσότερες από μία εξόδους, με την προϋπόθεση ότι η προσέγγιση των εξόδων επιτρέπει τη μη υποβοηθούμενη προφορική επικοινωνία μεταξύ των καθήμενων μελών του πληρώματος θαλάμου επιβατών,

(4) Μπορεί να τεθεί σε λειτουργία μέσα σε 10 δευτερόλεπτα από ένα μέλος του πληρώματος θαλάμου επιβατών

σε καθεμία από τις θέσεις του διαμερίσματος, από τις οποίες η χρήση του είναι προσιτή και

(5) Ακούγεται ευχερώς και κατανοητά σε όλες τις θέσεις επιβατών, τις τουαλέτες καθώς και τις θέσεις και σταθμούς εργασίας του πληρώματος θαλάμου επιβατών.

JAR-OPS 1.700
Αποτυπωτές ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης–1

α) Απαγορεύεται η πτητική εκμετάλλευση, από αερομεταφορέα, αεροπλάνου για το οποίο εκδόθηκε για πρώτη φορά ατομικό Πιστοποιητικό Πτητικής Ικανότητας από χώρα μέλος της JAA ή αλλού, την ή μετά την 1η Απριλίου 1998 και το οποίο:

(1) Είναι πολυκινητήριο στροβιλοφόρο και έχει μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση για περισσότερες από 9 θέσεις επιβατών ή

(2) Έχει μέγιστο πιστοποιημένο βάρος απογείωσης μεγαλύτερο από 5700 κιλά,

εκτός εάν αυτό είναι εφοδιασμένο με αποτυπωτή ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης ο οποίος, με αναφορά σε κλίμακα χρόνου, αποτυπώνει:

i) Συνομιλίες που εκπέμπονται από ή λαμβάνονται στο θάλαμο διακυβέρνησης από τον ασύρματο,

ii) Το ακουστικό περιβάλλον του θαλάμου διακυβέρνησης, συμπεριλαμβανομένων, χωρίς διακοπή, και των ακουστικών σημάτων που λαμβάνονται από κάθε χρησιμοποιούμενο σταθερό μικρόφωνο με προέκταση και μικρόφωνο εφαρμοσμένο σε προσωπίδα (μάσκα),

iii) Συνομιλίες των μελών του πληρώματος θαλάμου διακυβέρνησης, όταν χρησιμοποιούν το σύστημα ενδοεπικοινωνίας του αεροπλάνου,

iv) Ηχητικά ή ακουστικά σήματα για την αναγνώριση των βοηθημάτων αεροναυτιλίας ή προσέγγισης, τα οποία λαμβάνονται από ένα ακουστικό ή μεγάφωνο και

v) Συνομιλίες των μελών του πληρώματος πτήσης στο θάλαμό διακυβέρνησης, όταν χρησιμοποιούν το σύστημα αναγγελιών κοινού (public address system), εάν είναι εγκατεστημένο.

β) Ο αποτυπωτής ομιλίας του θαλάμου διακυβέρνησης έχει την ικανότητα να διατηρεί τις πληροφορίες που αποτυπώθηκαν κατά τη διάρκεια τουλάχιστον των 2 τελευταίων ωρών της λειτουργίας του, εξαιρουμένης της περίπτωσης των αεροπλάνων με μέγιστο πιστοποιημένο βάρος απογείωσης έως 5700 κιλά, όπου αυτή η περίοδος μπορεί να μειωθεί στα 30 λεπτά.

γ) Ο αποτυπωτής ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης πρέπει να αρχίζει αυτόματα να αποτυπώνει πριν το αεροπλάνο κινηθεί με δική του ισχύ και να συνεχίζει να αποτυπώνει έως τη περάτωση της πτήσης, όταν το αεροπλάνο δεν μπορεί να κινείται με τη δική του ισχύ. Επιπλέον, ανάλογα με τη διαθεσιμότητα ηλεκτρικής ισχύος, ο αποτυπωτής ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης πρέπει να αρχίζει να αποτυπώνει όσο το δυνατόν ενωρίτερα κατά τη διάρκεια των ελέγχων στο θάλαμο διακυβέρνησης, πριν από την εκκίνηση των κινητήρων κατά την έναρξη της πτήσης έως τους ελέγχους στο θάλαμο διακυβέρνησης αμέσως μετά το σβήσιμο των κινητήρων στο τέλος της πτήσης.

δ) Ο αποτυπωτής ομιλίας του θαλάμου διακυβέρνησης πρέπει να διαθέτει συσκευή για τη διευκόλυνση του εντοπισμού του, όταν αυτός βρεθεί στο νερό.

ε) Για τη συμμόρφωση με το παρόν μέρος, τα αεροπλάνα με μέγιστο πιστοποιημένο βάρος απογείωσης έως 5700 κιλά μπορούν να συνδυάσουν τον αποτυπωτή ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης με τον αποτυπωτή στοιχείων πτήσης.

στ) Οποιοδήποτε αεροπλάνο μπορεί να αναχωρήσει με τον αποτυπωτή ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης, που απαιτείται από το παρόν μέρος, να βρίσκεται εκτός λειτουργίας, με την προϋπόθεση ότι:

(1) Δεν είναι λογικά και πρακτικά δυνατόν να επισκευαστεί ή να αντικατασταθεί ο αποτυπωτής ομιλίας του θαλάμου διακυβέρνησης πριν από την έναρξη της πτήσης,

(2) Το αεροπλάνο δεν υπερβαίνει τις 8 διαδοχικές πτήσεις χωρίς να έχει επισκευαστεί ο αποτυπωτής ομιλίας του θαλάμου διακυβέρνησης,

(3) Δεν έχουν περάσει περισσότερες από 72 ώρες από τη στιγμή που διαπιστώθηκε ότι ο αποτυπωτής ομιλίας του θαλάμου διακυβέρνησης χρειάζεται επισκευή και

(4) Οποιοσδήποτε αποτυπωτής στοιχείων πτήσης, που απαιτείται να υπάρχει στο αεροπλάνο, μπορεί να λειτουργεί, εκτός εάν συνδυάζεται με τον αποτυπωτή ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης.

JAR-OPS 1.705
Αποτυπωτές ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης–2

α) Μετά από την 1η Απριλίου 2000, απαγορεύεται η πτητική εκμετάλλευση, από αερομεταφορέα, πολυκινητηρίου στροβιλοφόρου αεροπλάνου για το οποίο εκδόθηκε για πρώτη φορά ατομικό Πιστοποιητικό Πτητικής Ικανότητας από χώρα μέλος της JAA ή αλλού στο διάστημα από την 1η Ιανουαρίου 1990 έως και την 31η Μαρτίου 1998, το οποίο έχει μέγιστο πιστοποιημένο βάρος απογείωσης ίσο ή μικρότερο από 5700 κιλά και μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση για περισσότερες από 9 θέσεις επιβατών, εκτός εάν είναι εφοδιασμένο με έναν αποτυπωτή ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης ο οποίος αποτυπώνει:

(1) Συνομιλίες που εκπέμπονται από ή λαμβάνονται στο θάλαμο διακυβέρνησης από τον ασύρματο·

(2) Το ακουστικό περιβάλλον του θαλάμου του πληρώματος πτήσης, συμπεριλαμβανομένων και, όπου είναι πρακτικά δυνατόν και χωρίς διακοπή, των ακουστικών σημάτων που λαμβάνονται από κάθε χρησιμοποιούμενο σταθερό μικρόφωνο ακουστικού και μικρόφωνο μάσκας·

(3) Συνομιλίες των μελών του πληρώματος πτήσης στο θάλαμό διακυβέρνησης, όταν χρησιμοποιούν το σύστημα ενδοεπικοινωνίας του αεροπλάνου·

(4) Ηχητικά ή ακουστικά σήματα για την αναγνώριση των βοηθημάτων αεροναυτιλίας ή προσέγγισης, τα οποία λαμβάνονται από ένα ακουστικό ή μεγάφωνο· και

(5) Συνομιλίες των μελών του πληρώματος πτήσης στο θάλαμό διακυβέρνησης, όταν χρησιμοποιούν το σύστημα αναγγελιών κοινού (public address system), εάν είναι εγκατεστημένο.

β) Ο αποτυπωτής ομιλίας του θαλάμου διακυβέρνησης πρέπει να έχει την ικανότητα να διατηρεί τις πληροφορίες που αποτυπώθηκαν κατά τη διάρκεια, τουλάχιστον, των 30 τελευταίων λεπτών της λειτουργίας του.

γ) Ο αποτυπωτής ομιλίας του θαλάμου διακυβέρνησης πρέπει να αρχίζει να αποτυπώνει πριν το αεροπλάνο κινηθεί με δική του ισχύ και να συνεχίζει να αποτυπώνει έως τη περάτωση της πτήσης, όταν το αεροπλάνο δεν μπορεί να κινείται με τη δική του ισχύ. Επιπλέον, ανάλογα με τη διαθεσιμότητα της ηλεκτρικής ισχύος, ο αποτυπωτής ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης πρέπει να αρχίζει να αποτυπώνει όσο το δυνατόν ενωρίτερα κατά τη διάρκεια των ελέγχων στο θάλαμο διακυβέρνησης, πριν από την πτήση

ως τους ελέγχους στο θάλαμο διακυβέρνησης αμέσως μετά το σβήσιμο κινητήρων στο τέλος της πτήσης.

δ) Ο αποτυπωτής ομιλίας του θαλάμου διακυβέρνησης πρέπει να διαθέτει συσκευή για τη διευκόλυνση του εντοπισμού του, όταν αυτός βρεθεί στο νερό.

ε) Το αεροπλάνο μπορεί να αναχωρήσει με τον αποτυπωτή ομιλίας του θαλάμου διακυβέρνησης, που απαιτείται από αυτό το τμήμα, να βρίσκεται εκτός λειτουργίας, με τη προϋπόθεση ότι:

(1) Δεν είναι λογικά και πρακτικά δυνατόν να επισκευαστεί ή να αντικατασταθεί ο αποτυπωτής ομιλίας του θαλάμου διακυβέρνησης πριν από την έναρξη της πτήσης,

(2) Το αεροπλάνο δεν υπερβαίνει τις 8 διαδοχικές πτήσεις χωρίς να έχει επισκευαστεί ο αποτυπωτής ομιλίας του θαλάμου διακυβέρνησης,

(3) Δεν έχουν περάσει περισσότερες από 72 ώρες από τη στιγμή που διαπιστώθηκε ότι ο αποτυπωτής ομιλίας του θαλάμου διακυβέρνησης χρειάζεται επισκευή και

(4) Οποιοσδήποτε αποτυπωτής στοιχείων πτήσης, που απαιτείται να υπάρχει στο αεροπλάνο, μπορεί να λειτουργεί, εκτός εάν συνδυάζεται με τον αποτυπωτή ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης.

JAR-OPS 1.710

Αποτυπωτές ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης–3

α) Απαγορεύεται η πτητική εκμετάλλευση, από τον αερομεταφορέα, αεροπλάνου με μέγιστο πιστοποιημένο βάρος απογείωσης μεγαλύτερο από 5700 κιλά, για το οποίο εκδόθηκε για πρώτη φορά ατομικό Πιστοποιητικό Πτητικής Ικανότητας από χώρα μέλος της JAA ή αλλού πριν από την 1η Απριλίου 1998, εκτός εάν είναι εφοδιασμένο με έναν αποτυπωτή ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης, ο οποίος αποτυπώνει:

(1) Συνομιλίες που εκπέμπονται από ή λαμβάνονται στο θάλαμο διακυβέρνησης από τον ασύρματο,

(2) Το ακουστικό περιβάλλον του θαλάμου του πληρώματος διακυβέρνησης,

(3) Συνομιλίες των μελών του πληρώματος πτήσης στο θάλαμό διακυβέρνησης, όταν χρησιμοποιούν το σύστημα ενδοεπικοινωνίας του αεροπλάνου,

(4) Ηχητικά ή ακουστικά σήματα για την αναγνώριση των βοηθημάτων αεροναυτιλίας ή προσέγγισης, τα οποία λαμβάνονται από ένα ακουστικό ή μεγάφωνο και

(5) Συνομιλίες των μελών του πληρώματος θαλάμου διακυβέρνησης, όταν χρησιμοποιούν το σύστημα αναγγελιών κοινού (public address system), εάν είναι εγκατεστημένο.

β) Ο αποτυπωτής ομιλίας του θαλάμου διακυβέρνησης έχει την ικανότητα να διατηρεί τις πληροφορίες που αποτυπώθηκαν κατά τη διάρκεια, τουλάχιστον, των 30 τελευταίων λεπτών της λειτουργίας του.

γ) Ο αποτυπωτής ομιλίας του θαλάμου διακυβέρνησης πρέπει να αρχίζει να αποτυπώνει πριν το αεροπλάνο κινηθεί με δική του ισχύ και να συνεχίζει να αποτυπώνει έως τη περάτωση της πτήσης, όταν το αεροπλάνο δεν μπορεί να κινείται με τη δική του ισχύ.

δ) Ο αποτυπωτής ομιλίας του θαλάμου διακυβέρνησης πρέπει να διαθέτει συσκευή για τη διευκόλυνση του εντοπισμού του, όταν αυτός βρεθεί στο νερό.

ε) Το αεροπλάνο μπορεί να αναχωρήσει με τον αποτυπωτή ομιλίας του θαλάμου διακυβέρνησης, που απαιτείται από αυτό το τμήμα, να βρίσκεται εκτός λειτουργίας, με τη προϋπόθεση ότι:

(1) Δεν είναι λογικά και πρακτικά δυνατόν να επισκευαστεί ή να αντικατασταθεί ο αποτυπωτής ομιλίας του θαλάμου διακυβέρνησης πριν από την έναρξη της πτήσης,

(2) Το αεροπλάνο δεν υπερβαίνει τις 8 διαδοχικές πτήσεις χωρίς να έχει επισκευαστεί ο αποτυπωτής ομιλίας του θαλάμου διακυβέρνησης,

(3) Δεν έχουν περάσει περισσότερες από 72 ώρες από τη στιγμή που διαπιστώθηκε ότι ο αποτυπωτής ομιλίας του θαλάμου διακυβέρνησης χρειάζεται επισκευή και

(4) Οποιοσδήποτε αποτυπωτής στοιχείων πτήσης, που απαιτείται να υπάρχει στο αεροπλάνο, βρίσκεται σε λειτουργία.

JAR-OPS 1.715

Αποτυπωτές στοιχείων πτήσης–1

α) Απαγορεύεται η πτητική εκμετάλλευση, από τον αερομεταφορέα, αεροπλάνου για το οποίο εκδόθηκε για πρώτη φορά ατομικό πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας από χώρα μέλος της JAA ή αλλού την ή μετά την 1η Απριλίου 1998, το οποίο:

(1) Είναι πολυκινητήριο στροβιλοφόρο και έχει μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση για περισσότερες από εννέα (9) θέσεις επιβατών ή

(2) Έχει μέγιστο πιστοποιημένο βάρος απογείωσης μεγαλύτερο από 5700 κιλά,

εκτός εάν αυτό είναι εφοδιασμένο με αποτυπωτή στοιχείων πτήσης που χρησιμοποιεί ψηφιακή μέθοδο καταγραφής και διατήρησης στοιχείων και υφίσταται μέθοδος άμεσης και εύκολης ανάκτησης αυτών των στοιχείων από το μέσο διατήρησης.

β) Ο αποτυπωτής στοιχείων πτήσης έχει την ικανότητα να διατηρεί τις πληροφορίες που καταγράφηκαν κατά τη διάρκεια τουλάχιστον των 25 τελευταίων ωρών της λειτουργίας του, εξαιρουμένης της περίπτωσης των αεροπλάνων με μέγιστο πιστοποιημένο βάρος απογείωσης έως 5700 κιλά, όπου αυτή η περίοδος μπορεί να μειωθεί στις 10 ώρες.

γ) Ο αποτυπωτής στοιχείων πτήσης πρέπει, με αναφορά σε κλίμακα χρόνου, να καταγράφει:

(1) Τις παραμέτρους που είναι αναγκαίες για τον καθορισμό του ύψους, της ταχύτητας του αέρα, της πορείας, της επιτάχυνσης, της στάσης πρόνευσης και διατοιχισμού (pitch and roll), των ρυθμίσεων των μικροφώνων των ραδιοεκπομπών, της ώσης ή ισχύος σε κάθε κινητήρα, της διαμόρφωσης των μηχανισμών άντωσης και οπισθέλκουσας (lift and drag devices), της θερμοκρασίας του αέρα, της χρήσης των αυτόματων συστημάτων ελέγχου πτήσης και της γωνίας προσβολής,

(2) Για τα αεροπλάνα με μέγιστο πιστοποιημένο βάρος απογείωσης μεγαλύτερο από 27.000 κιλά, τις πρόσθετες παραμέτρους που είναι αναγκαίες για τον καθορισμό των θέσεων των πρωτευόντων χειριστηρίων πτήσης (primary flight controls) και της αντιστάθμισης πρόνευσης, του ραδιοϋψομέτρου και των πρωτευόντων πληροφοριών αεροναυτιλίας που απεικονίζονται στο πλήρωμα θαλάμου διακυβέρνησης, των προειδοποιήσεων από το θάλαμο διακυβέρνησης και της θέσης του συστήματος προσγείωσης και

(3) Για τα αεροπλάνα που καθορίζονται στην υποπαράγραφο (α) ανωτέρω, ο αποτυπωτής στοιχείων πτήσης πρέπει να αποτυπώνει κάθε παράμετρο που σχετίζεται με τη καινοτομία ή μοναδικότητα στο σχεδιασμό ή στα επιχειρησιακά χαρακτηριστικά του αεροπλάνου.

δ) Τα στοιχεία πρέπει να προέρχονται από τα σημεία του αεροσκάφους που επιτρέπουν ακριβή συσχετισμό με τις πληροφορίες που απεικονίζονται στο πλήρωμα θαλάμου διακυβέρνησης.

ε) Ο αποτυπωτής στοιχείων πτήσης πρέπει να αρχίζει αυτόματα να καταγράφει τα στοιχεία πριν το αεροπλάνο κινηθεί με δική του ισχύ και πρέπει να σταματά αυτόματα όταν το αεροπλάνο δεν μπορεί να κινείται με τη δική του ισχύ.

στ) Ο αποτυπωτής στοιχείων πτήσης πρέπει να διαθέτει συσκευή για τη διευκόλυνση του εντοπισμού του, όταν αυτός βρεθεί στο νερό.

ζ) Τα αεροπλάνα με μέγιστο πιστοποιημένο βάρος απογείωσης 5.700 κιλά ή μικρότερο μπορούν να συνδυάσουν τον αποτυπωτή στοιχείων πτήσης με τον αποτυπωτή ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης.

η) Το αεροπλάνο μπορεί να αναχωρήσει με τον αποτυπωτή στοιχείων πτήσης, που απαιτείται από αυτό το τμήμα, να βρίσκεται εκτός λειτουργίας, με την προϋπόθεση ότι:

(1) Δεν είναι λογικά και πρακτικά δυνατόν να επισκευαστεί ή να αντικατασταθεί ο αποτυπωτής στοιχείων πτήσης πριν από την έναρξη της πτήσης·

(2) Το αεροπλάνο δεν υπερβαίνει τις 8 διαδοχικές πτήσεις χωρίς να έχει επισκευαστεί ο αποτυπωτής στοιχείων πτήσης,

(3) Δεν έχουν περάσει περισσότερες από 72 ώρες από τη στιγμή που διαπιστώθηκε ότι ο αποτυπωτής στοιχείων πτήσης χρειάζεται επισκευή και

(4) Οποιοσδήποτε αποτυπωτής ομιλίας του θαλάμου διακυβέρνησης, που απαιτείται να υπάρχει στο αεροπλάνο, βρίσκεται σε λειτουργία, εκτός εάν συνδυάζεται με τον αποτυπωτή στοιχείων πτήσης.

JAR-OPS 1.720
Αποτυπωτές στοιχείων πτήσης–2

α) Απαγορεύεται η πτητική εκμετάλλευση, από αερομεταφορέα, αεροπλάνου για το οποίο εκδόθηκε για πρώτη φορά ατομικό πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας από χώρα μέλος της JAA ή αλλού από την 1η Ιανουαρίου 1989 έως και την 31η Μαρτίου 1998, και το οποίο έχει μέγιστο πιστοποιημένο βάρος απογείωσης μεγαλύτερο από 5.700 κιλά, εκτός εάν αυτό είναι εφοδιασμένο με αποτυπωτή στοιχείων πτήσης που χρησιμοποιεί ψηφιακή μέθοδο καταγραφής και διατήρησης στοιχείων και υφίσταται μέθοδος άμεσης και εύκολης ανάκτησης αυτών των στοιχείων από το μέσο διατήρησης.

β) Ο αποτυπωτής στοιχείων πτήσης έχει την ικανότητα να διατηρεί τις πληροφορίες που καταγράφηκαν κατά τη διάρκεια τουλάχιστον των 25 τελευταίων ωρών της λειτουργίας του.

γ) Ο αποτυπωτής στοιχείων πτήσης πρέπει, με αναφορά σε κλίμακα χρόνου, να καταγράφει:

(1) Τις παραμέτρους που είναι αναγκαίες για τον καθορισμό του ύψους, της ταχύτητας του αέρα, της πορείας, της επιτάχυνσης, της στάσης πρόνευσης και διατοιχισμού (pitch and roll), των χειρισμών των μικροφώνων των ραδιοεκπομπών, εκτός εάν παρέχεται ένας εναλλακτικός τρόπος για την εξασφάλιση του συγχρονισμού των καταγραφών του αποτυπωτή στοιχείων πτήσης και του αποτυπωτή ομιλίας του θαλάμου διακυβέρνησης, της ώσης ή ισχύος κάθε κινητήρα, της διαμόρφωσης των μηχανισμών άντωσης και οπισθέλκουσας (lift and drag devices), της θερμοκρασίας αέρα, της χρήσης των αυτόματων συστημάτων ελέγχου πτήσης και της γωνίας προσβολής.

(2) Για τα αεροπλάνα με μέγιστο πιστοποιημένο βάρος απογείωσης μεγαλύτερο από 27.000 κιλά, τις πρόσθετες παραμέτρους που είναι αναγκαίες για τον καθορισμό των θέσεων των πρωτευόντων χειριστηρίων πτήσης και της αντιστάθμισης πρόνευσης, του ραδιοϋψόμετρου και των πρωτευόντων πληροφοριών αεροναυτιλίας που απεικονίζονται στο πλήρωμα θαλάμου διακυβέρνησης, των προειδοποιήσεων από το θάλαμο διακυβέρνησης και της θέσης του συστήματος προσγείωσης.

δ) Τα στοιχεία πρέπει να προέρχονται από τα σημεία του αεροσκάφους που επιτρέπουν ακριβή συσχετισμό με τις πληροφορίες που απεικονίζονται στο πλήρωμα θαλάμου διακυβέρνησης.

ε) Ο αποτυπωτής στοιχείων πτήσης πρέπει να αρχίζει να καταγράφει τα στοιχεία πριν το αεροπλάνο κινηθεί με δική του ισχύ και πρέπει να σταματά όταν το αεροπλάνο δεν κινείται με τη δική του ισχύ.

στ) Ο αποτυπωτής στοιχείων πτήσης πρέπει να διαθέτει συσκευή για τη διευκόλυνση του εντοπισμού του, όταν αυτός βρεθεί στο νερό.

ζ) Το αεροπλάνο μπορεί να αναχωρήσει με τον αποτυπωτή στοιχείων πτήσης, που απαιτείται από αυτό το τμήμα, να βρίσκεται εκτός λειτουργίας, με την προϋπόθεση ότι:

(1) Δεν είναι λογικά και πρακτικά δυνατόν να επισκευαστεί ή να αντικατασταθεί ο αποτυπωτής στοιχείων πτήσης πριν από την έναρξη της πτήσης,

(2) Το αεροπλάνο δεν υπερβαίνει τις 8 διαδοχικές πτήσεις χωρίς να έχει επισκευαστεί ο αποτυπωτής στοιχείων πτήσης,

(3) Δεν έχουν περάσει περισσότερες από 72 ώρες από τη στιγμή που διαπιστώθηκε ότι ο αποτυπωτής στοιχείων πτήσης χρειάζεται επισκευή και

(4) Οποιοσδήποτε αποτυπωτής ομιλίας του θαλάμου διακυβέρνησης, που απαιτείται να υπάρχει στο αεροπλάνο, βρίσκεται σε λειτουργία, εκτός εάν συνδυάζεται με τον αποτυπωτή στοιχείων πτήσης.

JAR-OPS 1.725
Αποτυπωτές στοιχείων πτήσης–3

α) Απαγορεύεται η πτητική εκμετάλλευση, από αερομεταφορέα, στροβιλοφόρου αεροπλάνου, το οποίο δεν εμπίπτει στο JAR-OPS 1.715 ή το JAR-OPS 1.720 και το οποίο έχει μέγιστο πιστοποιημένο βάρος απογείωσης μεγαλύτερο από 5.700 κιλά, εκτός εάν αυτό είναι εφοδιασμένο με αποτυπωτή στοιχείων πτήσης που χρησιμοποιεί ψηφιακή μέθοδο καταγραφής και διατήρησης στοιχείων και υφίσταται μέθοδος άμεσης και εύκολης ανάκτησης αυτών των στοιχείων από το μέσο διατήρησης, με την εξαίρεση των αεροπλάνων που νηολογήθηκαν σε ένα κράτος μέλος του JAA μέχρι την 1η Απριλίου 1995 και για τα οποία εκδόθηκε για πρώτη φορά ατομικό πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας από χώρα μέλος της JAA ή αλλού πριν από την 1η Απριλίου 1975, στα οποία επιτρέπεται να συνεχίσουν να χρησιμοποιούν μη ψηφιακούς αποτυπωτές έως την 1η Απριλίου 2000.

β) Ο αποτυπωτής στοιχείων πτήσης έχει την ικανότητα να διατηρεί τις πληροφορίες που καταγράφηκαν κατά τη διάρκεια τουλάχιστον των 25 τελευταίων ωρών της λειτουργίας του.

γ) Ο αποτυπωτής στοιχείων πτήσης πρέπει, με αναφορά σε κλίμακα χρόνου, να καταγράφει:

(1) Για τα αεροπλάνα για τα οποία εκδόθηκε για πρώτη φορά ατομικό πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας από χώρα μέλος της JAA ή αλλού πριν από την 1η Ιανουαρίου 1987:

i) Τις παραμέτρους που είναι αναγκαίες για τον καθορισμό του ύψους, της ταχύτητας του αέρα, της πορείας και της επιτάχυνσης και

ii) Για τα αεροπλάνα με μέγιστο πιστοποιημένο βάρος απογείωσης μεγαλύτερο από 27.000 κιλά, που ανήκουν σε τύπο που πιστοποιήθηκε μετά την 30ή Σεπτεμβρίου 1969, τις πρόσθετες παραμέτρους που είναι αναγκαίες για τον καθορισμό:

Α) Των χειρισμών των μικροφώνων των ραδιοεκπομπών, εκτός εάν παρέχεται εναλλακτικός τρόπος για την εξασφάλιση του συγχρονισμού των καταγραφών του αποτυπωτή στοιχείων πτήσης και του αποτυπωτή ομιλίας του θαλάμου διακυβέρνησης,

Β) Της στάσης του αεροπλάνου όταν επιτυγχάνει το ίχνος πτήσης του και

Γ) Των βασικών δυνάμεων που ασκούνται στο αεροπλάνο και έχουν ως αποτέλεσμα την επίτευξη του ίχνους πτήσης του, καθώς και την αιτία δημιουργίας αυτών των δυνάμεων.

(2) Για τα αεροπλάνα για τα οποία εκδόθηκε για πρώτη φορά ατομικό πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας από χώρα μέλος της JAA ή αλλού την ή μετά την 1η Ιανουαρίου 1987, αλλά πριν από την 1η Ιανουαρίου 1989:

i) Τις παραμέτρους που είναι αναγκαίες για τον καθορισμό του ύψους, της ταχύτητας του αέρα, της πορείας και της επιτάχυνσης και

ii) Για τα αεροπλάνα με μέγιστο πιστοποιημένο βάρος απογείωσης μεγαλύτερο από 27.000 κιλά, που ανήκουν σε τύπο που πιστοποιήθηκε από χώρα μέλος της JAA ή αλλού μετά την 30ή Σεπτεμβρίου 1969, τις πρόσθετες παραμέτρους που είναι αναγκαίες για τον καθορισμό:

Α) Των χειρισμών των μικροφώνων των ραδιοεκπομπών, εκτός εάν παρέχεται εναλλακτικός τρόπος για την εξασφάλιση του συγχρονισμού των καταγραφών του αποτυπωτή στοιχείων πτήσης και του αποτυπωτή ομιλίας του θαλάμου διακυβέρνησης,

Β) Της στάσης πρόνευσης και διατοιχισμού (pitch and roll), της ώσης ή ισχύος κάθε κινητήρα, της διαμόρφωσης των μηχανισμών άντωσης και οπισθέλκουσας, της θερμοκρασίας του αέρα, της χρήσης των αυτόματων συστημάτων ελέγχου πτήσης, της θέσης των πρωτευόντων χειριστηρίων πτήσης και της αντιστάθμισης πρόνευσης, του ραδιοϋψόμετρου και των πρωτευόντων πληροφοριών αεροναυτιλίας που απεικονίζονται στο πλήρωμα θαλάμου διακυβέρνησης, των προειδοποιήσεων από το θάλαμο διακυβέρνησης και της θέσης του συστήματος προσγείωσης.

δ) Τα στοιχεία πρέπει να προέρχονται από τα σημεία του αεροσκάφους που επιτρέπουν ακριβή συσχετισμό με τις πληροφορίες που απεικονίζονται στο πλήρωμα θαλάμου διακυβέρνησης.

ε) Ο αποτυπωτής στοιχείων πτήσης πρέπει να αρχίζει να καταγράφει τα στοιχεία πριν το αεροπλάνο κινηθεί με δική του ισχύ και πρέπει να σταματά όταν το αεροπλάνο δεν κινείται με τη δική του ισχύ.

στ) Ο αποτυπωτής στοιχείων πτήσης πρέπει να διαθέτει συσκευή για τη διευκόλυνση του εντοπισμού του, όταν αυτός βρεθεί στο νερό.

ζ) Οποιοδήποτε αεροπλάνο μπορεί να αναχωρήσει με τον αποτυπωτή στοιχείων πτήσης, που απαιτείται από το παρόν μέρος, να βρίσκεται εκτός λειτουργίας, με την προϋπόθεση ότι:

(1) Δεν είναι λογικά και πρακτικά δυνατόν να επισκευαστεί ή να αντικατασταθεί ο αποτυπωτής στοιχείων πτήσης πριν από την έναρξη της πτήσης,

(2) Το αεροπλάνο δεν υπερβαίνει τις 8 διαδοχικές πτήσεις χωρίς να έχει επισκευαστεί ο αποτυπωτής στοιχείων πτήσης·

(3) Δεν έχουν περάσει περισσότερες από 72 ώρες από τη στιγμή που διαπιστώθηκε ότι ο αποτυπωτής στοιχείων πτήσης χρειάζεται επισκευή και

(4) Οποιοσδήποτε αποτυπωτής ομιλίας του θαλάμου διακυβέρνησης, που απαιτείται να υπάρχει στο αεροπλάνο, βρίσκεται σε λειτουργία, εκτός εάν συνδυάζεται με τον αποτυπωτή στοιχείων πτήσης.

JAR-OPS 1.730
Καθίσματα, ζώνες ασφαλείας, ιμάντες πρόσδεσης και μηχανισμοί συγκράτησης για παιδιά

α) Απαγορεύεται η πτητική εκμετάλλευση αεροπλάνου, από αερομεταφορέα, εκτός εάν αυτό είναι εφοδιασμένο με:

(1) Ένα κάθισμα ή μια θέση-κρεβάτι για κάθε άτομο ηλικίας δύο ετών και άνω

(2) Μια ζώνη ασφαλείας, με ή χωρίς διαγώνιο ιμάντα ώμου, ή ένα ιμάντα πρόσδεσης για χρήση σε κάθε κάθισμα επιβάτη για κάθε επιβάτη ηλικίας 2 ετών και άνω,

(3) Μια συμπληρωματική κυκλική ζώνη ή άλλο μηχανισμό συγκράτησης για κάθε νήπιο,

(4) Εκτός της περίπτωσης που καθορίζεται στην υποπαράγραφο (β) κατωτέρω, μια ζώνη ασφαλείας με ιμάντα πρόσδεσης ώμου για κάθε κάθισμα μέλους του πληρώματος διακυβέρνησης και για κάθε κάθισμα δίπλα στο κάθισμα του χειριστή, που έχει ενσωματωμένο μηχανισμό που συγκρατεί αυτόματα τον κορμό του καθήμενου σε περίπτωση απότομης επιβράδυνσης,

(5) Εκτός της περίπτωσης που καθορίζεται στην υποπαράγραφο (β) κατωτέρω, μια ζώνη ασφαλείας με ιμάντα πρόσδεσης ώμου για κάθε κάθισμα μέλους του πληρώματος θαλάμου επιβατών και για κάθε κάθισμα παρατηρητή. Ωστόσο, αυτή η απαίτηση δεν αποκλείει τη χρήση των καθισμάτων επιβατών από τα μέλη του πληρώματος θαλάμου επιβατών, που μεταφέρονται καθ' υπέρβασιν του συνολικού αριθμού του απαιτούμενου πληρώματος θαλάμου επιβατών και

(6) Καθίσματα για τα μέλη του πληρώματος θαλάμου επιβατών, που βρίσκονται κοντά στις απαιτούμενες θύρες εξόδου κινδύνου στο επίπεδο του δαπέδου, με την εξαίρεση ότι είναι αποδεκτές άλλες θέσεις τοποθέτησης, εάν η επείγουσα εκκένωση (emergency evacuation) των επιβατών μπορεί να διευκολύνεται σε περίπτωση που τα μέλη του πληρώματος θαλάμου επιβατών κάθονται αλλού. Οι θέσεις αυτές πρέπει να βλέπουν προς τα εμπρός ή προς τα πίσω εντός γωνίας 15° σε σχέση με το διαμήκη άξονα του αεροπλάνου.

β) Όλες οι ζώνες ασφαλείας με ιμάντα πρόσδεσης ώμου πρέπει να αποσυνδέονται από ένα μόνο σημείο.

γ) Στη θέση μιας ζώνης ασφαλείας με ιμάντα πρόσδεσης ώμου μπορεί να επιτραπεί, εάν δεν είναι πρακτικώς δυνατή η τοποθέτησή της, μια ζώνη ασφαλείας με διαγώνιο ιμάντα ώμου για αεροπλάνα με μέγιστο πιστοποιημένο βάρος απογείωσης μικρότερο από 5.700 κιλά ή μια ζώνη ασφαλείας για αεροπλάνα με μέγιστο πιστοποιημένο βάρος απογείωσης μικρότερο από 2.730 κιλά.

JAR-OPS 1.731
Σήματα: Προσδεθείτε και μην καπνίζετε

Απαγορεύεται η πτητική εκμετάλλευση, από αερομεταφορέα, αεροπλάνου του οποίου όλες οι θέσεις επιβατών δεν είναι ορατές από το θάλαμο διακυβέρνησης, εκτός εάν αυτό είναι εφοδιασμένο με μέσο που δείχνει σε όλους τους επιβάτες και το πλήρωμα θαλάμου επιβατών πότε πρέπει να προσδεθούν οι ζώνες ασφαλείας και πότε δεν επιτρέπεται το κάπνισμα.

JAR-OPS 1.735
Εσωτερικές θύρες και κουρτίνες

Απαγορεύεται η πτητική εκμετάλλευση αεροπλάνου, από αερομεταφορέα, εκτός εάν έχει εγκατασταθεί ο ακόλουθος εξοπλισμός:

α) Σε αεροπλάνο με μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση για περισσότερες από 19 θέσεις επιβατών, μια θύρα μεταξύ του θαλάμου επιβατών και του θαλάμου διακυβέρνησης, με την επιγραφή «Μόνο πλήρωμα» και ένα μηχανισμό κλειδώματος για να εμποδίζεται το άνοιγμά της από τους επιβάτες χωρίς την άδεια ενός μέλους του πληρώματος διακυβέρνησης,

β) Ένα μηχανισμό ανοίγματος κάθε θύρας που χωρίζει ένα θάλαμο επιβατών από άλλο θάλαμο στον οποίο υπάρχει έξοδος κινδύνου. Οι διατάξεις ανοίγματος πρέπει να είναι εύκολα προσιτές,

γ) Εάν είναι αναγκαία η διέλευση από μια θύρα ή μια κουρτίνα που χωρίζει το θάλαμο επιβατών από κάποιο άλλο χώρο για την πρόσβαση σε κάθε απαιτούμενη έξοδο κινδύνου από κάθε θέση επιβάτη, η θύρα ή η κουρτίνα πρέπει να έχουν ένα μηχανισμό ασφάλισής τους στην ανοικτή θέση,

δ) Μια επιγραφή σε κάθε εσωτερική θύρα ή δίπλα σε μια κουρτίνα, που παρεμβάλλεται προς μια έξοδο κινδύνου επιβατών, για να δείχνει ότι πρέπει να ασφαλίζονται σε ανοικτή θέση κατά τη διάρκεια της απογείωσης και προσγείωσης και

ε) Για κάθε μέλος του πληρώματος, ένα μηχανισμό απασφάλισης κάθε θύρας η οποία είναι φυσιολογικά προσβάσιμη από τους επιβάτες και μπορεί να κλειδωθεί από τους επιβάτες.

JAR-OPS 1.740
Σκόπιμα κενό

JAR-OPS 1.745
Κιβώτια πρώτων βοηθειών

α) Απαγορεύεται η πτητική εκμετάλλευση, από αερομεταφορέα, αεροπλάνου, εκτός εάν αυτό είναι εφοδιασμένο με κιβώτια πρώτων βοηθειών, τα οποία είναι εύκολα προσβάσιμα για χρήση, σύμφωνα με την ακόλουθη αναλογία:

Αριθμός εγκατεστημένων θέσεων επιβατών	Απαιτούμενος αριθμός κιβωτίων πρώτων βοηθειών
0 έως 99	1
100 έως 199	2
200 έως 299	3
300 και άνω	4

β) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι τα κιβώτια πρώτων βοηθειών:

(1) Επιθεωρούνται περιοδικά για την επιβεβαίωση, στο βαθμό που είναι δυνατό, ότι τα περιεχόμενα διατηρούνται στην κατάσταση που επιβάλλεται από την προβλεπόμενη χρήση τους και

(2) Ανεφοδιάζονται σε κανονικά διαστήματα, σύμφωνα με τις οδηγίες που περιέχονται στις πινακίδες τους ή όταν το επιβάλουν οι περιστάσεις.

JAR-OPS 1.750
Σκόπιμα κενό

JAR-OPS 1.755
Ιατρικό κιβώτιο έκτακτης ανάγκη

α) Απαγορεύεται η πτητική εκμετάλλευση, από αερομεταφορέα, αεροπλάνου με μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση για περισσότερες από 30 θέσεις επιβατών, εκτός εάν είναι εφοδιασμένο με ιατρικό κιβώτιο έκτακτης ανάγκης, εφόσον οποιοδήποτε σημείο της προγραμματισμένης πτήσης βρίσκεται περισσότερο από 60 λεπτά χρόνου πτήσης (με κανονική ταχύτητα πλεύσης) από κάποιο αεροδρόμιο, στο οποίο αναμένεται να υπάρχει επαγγελματική (qualified) ιατρική βοήθεια.

β) Ο κυβερνήτης εξασφαλίζει ότι δεν χορηγούνται φάρμακα, εκτός από επαγγελματίες ιατρούς, νοσοκόμους ή προσωπικό ομοίων επαγγελματικών προσόντων.

γ) Συνθήκες μεταφοράς

(1) Το ιατρικό κιβώτιο έκτακτης ανάγκης πρέπει να αντέχει σε σκόνη και υγρασία και θα πρέπει να μεταφέρεται κάτω από συνθήκες ασφαλείας στο θάλαμο διακυβέρνησης, όπου αυτό είναι πρακτικά δυνατό και

(2) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι τα ιατρικά κιβώτια έκτακτης ανάγκης:

i) Επιθεωρούνται περιοδικά για να επιβεβαιώνεται, στο βαθμό που είναι δυνατό, ότι τα περιεχόμενα διατηρούνται στην κατάσταση που επιβάλλεται από την προβλεπόμενη χρήση τους και

ii) Ανεφοδιάζονται σε κανονικά διαστήματα, σύμφωνα με τις οδηγίες που περιέχονται στις πινακίδες τους ή όταν το επιβάλουν οι περιστάσεις.

JAR-OPS 1.760
Οξυγόνο πρώτης ανάγκης

α) Απαγορεύεται η πτητική εκμετάλλευση, από αερομεταφορέα, αεροπλάνου σε ύψη άνω των 25.000 ποδών, όταν απαιτείται η παρουσία ενός μέλους πληρώματος θαλάμου επιβατών, εκτός εάν το αεροπλάνο είναι εφοδιασμένο με τροφοδοσία αδιάλυτου οξυγόνου για επιβάτες, οι οποίοι μπορεί να χρειαστούν οξυγόνο, για φυσιολογικούς λόγους, μετά από αποσυμπίεση του θαλάμου. Η ποσότητα του οξυγόνου υπολογίζεται χρησιμοποιώντας μια μέση ταχύτητα ροής τουλάχιστον 3 λίτρων οξυγόνου Κανονικής Θερμοκρασίας Πίεσης Ξηρού /λεπτό/άτομο (Standard Temperature Pressure Dry STPD/min/person) και το οποίο παρέχεται για το σύνολο της πτήσης μετά την αποσυμπίεση της καμπίνας σε ύψη καμπίνας μεγαλύτερα των 8.000 ποδών τουλάχιστον για το 2% των μεταφερομένων επιβατών, αλλά σε καμία περίπτωση για λιγότερο από ένα άτομο. Πρέπει να υπάρχει επαρκής αριθμός μονάδων διανομής οξυγόνου, αλλά σε καμία περίπτωση λιγότερες από δύο, με ένα μέσο με το οποίο η χρήση της τροφοδοσίας πραγματοποιείται από το πλήρωμα θαλάμου επιβατών.

β) Η ποσότητα του οξυγόνου πρώτης ανάγκης που απαιτείται για μια συγκεκριμένη πτητική εκμετάλλευση καθορίζεται βάσει των υψών πίεσης καμπίνας και της διάρκειας της πτήσης, και είναι σύμφωνη με τις επιχειρησιακές διαδικασίες που καθορίζονται για κάθε πτητική εκμετάλλευση και διαδρομή.

γ) Ο προβλεπόμενος εξοπλισμός οξυγόνου είναι ικανός να δημιουργεί ροή τουλάχιστον τεσσάρων λίτρων οξυγόνου κανονικής θερμοκρασίας, πίεσης, ξηρού (STPD) ανά λεπτό, για κάθε χρήστη. Επιτρέπεται η ύπαρξη μέσων για τη μείωση της ροής σε όχι λιγότερο από δύο λίτρα STPD ανά λεπτό, για κάθε ύψος.

JAR-OPS 1.770
Συμπληρωματικό οξυγόνο- αεροπλάνα
με συμπιεζόμενη καμπίνα

(Βλέπε Παράρτημα 1 στο JAR-OPS 1.770).

α) Γενικά

(1) Απαγορεύεται η πτητική εκμετάλλευση, από αερομεταφορέα, αεροπλάνου με συμπιεζόμενη καμπίνα σε ύψη πίεσης άνω των 10.000 ποδών, εκτός εάν προβλέπεται συμπληρωματικός εξοπλισμός οξυγόνου, ο οποίο μπορεί να αποθηκεύσει και να διανείμει τις ποσότητες οξυγόνου οι οποίες απαιτούνται σύμφωνα με την παρούσα παράγραφο.

(2) Η ποσότητα του απαιτούμενου συμπληρωματικού οξυγόνου καθορίζεται με βάση το ύψος πίεσης της καμπίνας, τη διάρκεια της πτήσης και την υπόθεση ότι μια βλάβη συμπίεσης της καμπίνας θα συμβεί στο πιο κρίσιμο ύψος ή σημείο της πτήσης, όσον αφορά την ανάγκη για οξυγόνο, και ότι, μετά τη βλάβη, το αεροπλάνο θα κατέλθει, σύμφωνα με τις διαδικασίες έκτακτης ανάγκης που καθορίζονται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροπλάνου (AFM), σε ασφαλές απόλυτο ύψος για τη διαδρομή που πρόκειται να εκτελεστεί και το οποίο επιτρέπει τη συνέχιση ασφαλούς πτήσης και προσγείωσης.

(3) Μετά από μια βλάβη συμπίεσης της καμπίνας, το ύψος πίεσης της καμπίνας θεωρείται το ίδιο με το ύψος πίεσης του αεροπλάνου, εκτός εάν αποδειχθεί στην Αρχή ότι καμία ενδεχόμενη βλάβη του θαλάμου ή του συστήματος συμπίεσης δεν καθιστά το ύψος πίεσης της καμπίνας ίσο με το ύψος πίεσης του αεροπλάνου. Κάτω από αυτές τις συνθήκες, το επιδεικνυόμενο μέγιστο ύψος πίεσης της καμπίνας μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως βάση για τον καθορισμό των αποθεμάτων τροφοδότησης με οξυγόνο.

β) Απαιτήσεις τροφοδότησης με οξυγόνο και συσκευής οξυγόνου

(1) Μέλη πληρώματος διακυβέρνησης

i) Κάθε μέλος του πληρώματος θαλάμου διακυβέρνησης κατά την περίοδο εκτέλεσης των καθηκόντων του πρέπει να τροφοδοτείται με συμπληρωματικό οξυγόνο σύμφωνα με το Παράρτημα 1. Εάν όλοι οι καταλαμβάνοντες καθίσματα του θαλάμου διακυβέρνησης τροφοδοτούνται από την ίδια πηγή τροφοδοσίας οξυγόνου με αυτή του πληρώματος διακυβέρνησης, τότε θεωρούνται μέλη του πληρώματος διακυβέρνησης απασχολούμενα στο θάλαμο διακυβέρνησης, για τους σκοπούς της τροφοδότησης με οξυγόνο. Οι καταλαμβάνοντες καθίσματα του θαλάμου διακυβέρνησης, οι οποίοι δεν τροφοδοτούνται από την ίδια πηγή τροφοδοσίας οξυγόνου με αυτή του πληρώματος διακυβέρνησης, θεωρούνται επιβάτες, για τους σκοπούς της τροφοδότησης με οξυγόνο.

ii) Τα μέλη του πληρώματος πτήσης, που δεν καλύπτονται από τις διατάξεις της υποπαραγράφου (β)(1)(i) ανωτέρω, θεωρούνται επιβάτες, για τους σκοπούς της τροφοδοσίας οξυγόνου.

iii) Οι μάσκες οξυγόνου τοποθετούνται έτσι ώστε να είναι άμεσα προσιτές από τα μέλη του πληρώματος διακυβέρνησης, ενώ αυτά βρίσκονται στις καθορισμένες θέσεις εκτέλεσης των καθηκόντων τους.

iv) Οι μάσκες οξυγόνου για χρήση από τα μέλη του πληρώματος διακυβέρνησης σε αεροπλάνα με συμπιεζόμενη καμπίνα, τα οποία πετούν σε ύψος άνω των 25.000 ποδών, πρέπει να είναι τύπου ταχείας χρήσης και παροχής.

(2) Μέλη του πληρώματος θαλάμου επιβατών, πρόσθετα μέλη πληρώματος και επιβάτες.

i) Τα μέλη του πληρώματος θαλάμου επιβατών και οι επιβάτες πρέπει να τροφοδοτούνται με συμπληρωματικό οξυγόνο, σύμφωνα με το Παράρτημα 1, εκτός της περίπτωσης που εφαρμόζονται οι διατάξεις της υποπαραγράφου (v) κατωτέρω. Τα μέλη του πληρώματος θαλάμου επιβατών, που μεταφέρονται επιπρόσθετα στον ελάχιστο αριθμό των απαιτουμένων μελών του πληρώματος θαλάμου επιβατών, καθώς και πρόσθετα μέλη του πληρώματος, θεωρούνται επιβάτες για τους σκοπούς της τροφοδότησης με οξυγόνο.

ii) Τα αεροπλάνα που πρόκειται να πετάξουν σε ύψη πίεσης άνω των 25.000 ποδών πρέπει να είναι εφοδιασμένα με επαρκείς επιπρόσθετες εξόδους και μάσκες και/ή επαρκείς φορητές μονάδες οξυγόνου με μάσκες, για χρήση από όλα τα απαιτούμενα μέλη του πληρώματος θαλάμου επιβατών. Οι επιπρόσθετες έξοδοι και/ή φορητές μονάδες οξυγόνου πρέπει να είναι κατανεμημένες ομοιόμορφα σε όλο το θάλαμο για να εξασφαλίζεται η άμεση διαθεσιμότητα του οξυγόνου για κάθε απαιτούμενο μέλος του πληρώματος θαλάμου επιβατών, ανεξάρτητα από τη θέση του τη στιγμή της βλάβης της συμπίεσης της καμπίνας.

iii) Τα αεροπλάνα που πρόκειται να πετάξουν σε ύψη πίεσης υπεράνω των 25.000 ποδών πρέπει να είναι εφοδιασμένα με μονάδα διανομής οξυγόνου, η οποία είναι συνδεδεμένη με τους σταθμούς τροφοδότησης οξυγόνου οι οποίοι είναι άμεσα διαθέσιμοι για κάθε επιβαίνοντα, σε όποια θέση και αν κάθεται. Ο συνολικός αριθμός των μονάδων διανομής και των εξόδων οξυγόνου πρέπει να υπερβαίνει τον αριθμό των καθισμάτων κατά 10% τουλάχιστον. Οι επιπλέον μονάδες πρέπει να κατανέμονται ομοιόμορφα σε όλο το θάλαμο.

iv) Τα αεροπλάνα που πρόκειται να πετάξουν σε ύψη πίεσης άνω των 25.000 ποδών ή εκείνα που όταν πετούν σε ύψος 25.000 πόδια ή μικρότερο δεν μπορούν να κατέβουν με ασφάλεια εντός 4 λεπτών στα 13.000 πόδια, και για τα οποία εκδόθηκε για πρώτη φορά ατομικό πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας από χώρα μέλος της JAA ή αλλού την ή μετά την 9η Νοεμβρίου 1998, πρέπει να είναι εφοδιασμένα με αυτόματα αναπτυσσόμενη συσκευή οξυγόνου, η οποία είναι άμεσα διαθέσιμη για κάθε επιβαίνοντα, σε όποια θέση και αν κάθεται. Ο συνολικός αριθμός των μονάδων διανομής και των εξόδων οξυγόνου υπερβαίνει τον αριθμό των καθισμάτων κατά 10% τουλάχιστον. Οι επιπλέον μονάδες πρέπει να κατανέμονται ομοιόμορφα σε όλο το θάλαμο.

(v) Οι απαιτήσεις τροφοδότησης οξυγόνου, όπως καθορίζονται στο Παράρτημα 1, για αεροπλάνα που δεν έχουν πιστοποιηθεί για πτήση σε ύψη άνω των 25.000 πο-

δών, μπορούν να μειωθούν στο συνολικό χρόνο πτήσης για ύψη πίεσης καμπίνας μεταξύ των 10.000 ποδών και των 13.000 ποδών για όλα τα απαιτούμενα μέλη του πληρώματος θαλάμου επιβατών και για το 10% τουλάχιστον των επιβατών, εάν, για όλα τα σημεία κατά μήκος της διαδρομής που πρόκειται να εκτελεστεί, το αεροπλάνο μπορεί να κατέβει με ασφάλεια εντός 4 λεπτών σε ύψος πίεσης καμπίνας 13.000 πόδια.

JAR-OPS 1.775
Συμπληρωματικό οξυγόνο- αεροπλάνα χωρίς συμπιεζόμενη καμπίνα

(Βλέπε Παράρτημα 1 στο JAR-OPS 1.775).

α) Γενικά

(1) Απαγορεύεται η πτητική εκμετάλλευση, από αερομεταφορέα, αεροπλάνου χωρίς καμπίνα συμπίεσης σε ύψη άνω των 10.000 ποδών, εκτός εάν προβλέπεται εξοπλισμός συμπληρωματικού οξυγόνου, ο οποίος μπορεί να αποθηκεύσει και να διανείμει τις απαιτούμενες τροφοδοτήσεις με οξυγόνο.

(2) Η ποσότητα του απαιτούμενου συμπληρωματικού οξυγόνου για τροφοδότηση, που απαιτείται για μια συγκεκριμένη πτητική λειτουργία, καθορίζεται με βάση τα ύψη πτήσης και τη διάρκεια της πτήσης και είναι σύμφωνη με τις επιχειρησιακές διαδικασίες που καθορίζονται για κάθε πτητική εκμετάλλευση στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης και με τις διαδρομές που πρόκειται να εκτελεστούν, καθώς και με τις διαδικασίες έκτακτης ανάγκης που καθορίζονται στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης.

(3) Αεροπλάνο που πρόκειται να εκτελέσει πτητική εκμετάλλευση σε πίεση απόλυτου ύψους άνω των 10.000 ποδών πρέπει να είναι εφοδιασμένο με εξοπλισμό που μπορεί να αποθηκεύσει και να διανείμει τις απαιτούμενες τροφοδοτήσεις οξυγόνου.

β) Απαιτήσεις τροφοδότησης με οξυγόνο

(1) Μέλη του πληρώματος διακυβέρνησης. Κάθε μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης στην περίοδο απασχόλησής του στο θάλαμο διακυβέρνησης πρέπει να τροφοδοτείται με συμπληρωματικό οξυγόνο, σύμφωνα με το Παράρτημα 1. Εάν όλοι οι καταλαμβάνοντες καθίσματα του θαλάμου διακυβέρνησης τροφοδοτούνται από την ίδια πηγή τροφοδοσίας οξυγόνου με αυτή του πληρώματος διακυβέρνησης, τότε θεωρούνται μέλη του πληρώματος διακυβέρνησης απασχολούμενα στο θάλαμο διακυβέρνησης, για τους σκοπούς της τροφοδότησης με οξυγόνο.

(2) Μέλη του πληρώματος θαλάμου επιβατών, πρόσθετα μέλη πληρώματος και επιβάτες. Τα μέλη του πληρώματος του θαλάμου επιβατών και οι επιβάτες πρέπει να τροφοδοτούνται με οξυγόνο, σύμφωνα με το Παράρτημα 1. Τα μέλη του πληρώματος θαλάμου επιβατών, που μεταφέρονται επιπρόσθετα στον ελάχιστο αριθμό των απαιτουμένων μελών του πληρώματος θαλάμου επιβατών, καθώς και τα πρόσθετα μέλη του πληρώματος, θεωρούνται επιβάτες, για τους σκοπούς της τροφοδότησης με οξυγόνο.

JAR-OPS 1.780
Συσκευή προστασίας της αναπνοής για το πλήρωμα

α) Απαγορεύεται η πτητική εκμετάλλευση, από αερομεταφορέα, αεροπλάνου με συμπιεζόμενη καμπίνα ή, μετά την 1η Απριλίου 2000, χωρίς συμπιεζόμενη καμπίνα με μέγιστο πιστοποιημένο βάρος απογείωσης μεγαλύτερο από 5.700 κιλά ή με μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση για περισσότερες από 19 θέσεις επιβατών, εκτός εάν:

(1) Διαθέτει εξοπλισμό για την προστασία των οφθαλμών, της μύτης και του στόματος κάθε μέλους του πληρώματος διακυβέρνησης ενώ βρίσκεται σε περίοδο απασχόλησης στο θάλαμο διακυβέρνησης και την παροχή οξυγόνου για περίοδο που δεν είναι μικρότερη από 15 λεπτά. Η τροφοδοσία για τη συσκευή προστασίας της αναπνοής (Protective Breathing Equipment, PBE) μπορεί να παρέχεται από το συμπληρωματικό οξυγόνο, που απαιτείται από το JAR-OPS 1.770 (β)(1) ή το JAR-OPS 1.775 (β)(1). Επιπλέον, όταν το πλήρωμα θαλάμου διακυβέρνησης περιλαμβάνει περισσότερα από ένα μέλη και δεν μεταφέρεται πλήρωμα του θαλάμου επιβατών, πρέπει να υπάρχουν φορητές PBE για να προστατεύουν τους οφθαλμούς, τη μύτη και το στόμα ενός μέλους του πληρώματος πτήσης και να παρέχουν οξυγόνο για περίοδο που δεν είναι μικρότερη από 15 λεπτά και

(2) Διαθέτει φορητές PBE για να προστατεύουν τους οφθαλμούς, τη μύτη και το στόμα όλων των απαιτούμενων μελών του πληρώματος θαλάμου επιβατών και να παρέχουν οξυγόνο για περίοδο που δεν είναι μικρότερη από 15 λεπτά.

β) Οι PBE που προορίζονται για χρήση από το πλήρωμα θαλάμου διακυβέρνησης πρέπει να είναι κατάλληλα τοποθετημένες στο θάλαμο διακυβέρνησης και να είναι εύκολα προσιτές για άμεση χρήση από κάθε απαιτούμενο μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης από την καθορισμένη θέση απασχόλησής του.

γ) Οι PBE που προορίζονται για χρήση από το πλήρωμα θαλάμου επιβατών πρέπει να είναι τοποθετημένες δίπλα σε κάθε θέση απασχόλησης του απαιτούμενου μέλους του πληρώματος θαλάμου επιβατών.

δ) Πρέπει να προβλέπεται μια πρόσθετη φορητή PBE, η οποία να είναι εύκολα προσιτή και τοποθετημένη στους ή δίπλα στους πυροσβεστήρες χειρός, που απαιτούνται από το JAR-OPS 1.790(γ) και (δ), εκτός της περίπτωσης όπου ο πυροσβεστήρας είναι τοποθετημένος εντός ενός διαμερίσματος φορτίου (cargo compartment), οπότε η PBE πρέπει να είναι τοποθετημένη εκτός, αλλά δίπλα στην είσοδο αυτού του διαμερίσματος.

ε) Όταν χρησιμοποιούνται οι PBE δεν πρέπει να εμποδίζουν τις επικοινωνίες, όπου αυτές απαιτούνται από τα JAR-OPS 1.685, JAR-OPS 1.690, JAR-OPS 1.810 και JAR-OPS 1.850.

JAR-OPS 1.790
Πυροσβεστήρες χειρός

Απαγορεύεται η πτητική εκμετάλλευση αεροπλάνου, από αερομεταφορέα, εκτός εάν διατίθενται πυροσβεστήρες χειρός για χρήση στα διαμερίσματα πληρώματος επιβατών και, αναλόγως της περίπτωσης, στα διαμερίσματα φορτίου και στους χώρους διαχείρισης εδεσμάτων και ποτών επιβατών, σύμφωνα με τα ακόλουθα:

α) Ο τύπος και η ποσότητα του κατασβεστικού υλικού πρέπει να είναι κατάλληλος για τους τύπους φωτιάς που ενδέχεται να εκδηλωθούν στο διαμέρισμα όπου πρόκειται να χρησιμοποιηθεί ο πυροσβεστήρας, για δε τα διαμερίσματα προσωπικού, πρέπει να ελαχιστοποιούν τον κίνδυνο συγκέντρωσης τοξικών αερίων,

β) Τουλάχιστον ένας πυροσβεστήρας χειρός, που περιέχει Halon 1211 (βρωμο-χλορο-διφθορο-μεθάνιο CBr-

ClF2), ή ισοδύναμο κατασβεστικό υλικό, πρέπει να είναι κατάλληλα τοποθετημένος στο θάλαμο διακυβέρνησης για χρήση από το πλήρωμα θαλάμου διακυβέρνησης,

γ) Τουλάχιστον ένας πυροσβεστήρας χειρός πρέπει να είναι τοποθετημένος ή να είναι εύκολα προσιτός για χρήση, σε κάθε χώρο διαχείρισης εδεσμάτων και ποτών επιβατών (galley) που δεν βρίσκεται στον κύριο θάλαμο επιβατών,

δ) Τουλάχιστον ένας εύκολα προσιτός πυροσβεστήρας χειρός πρέπει να είναι διαθέσιμος για χρήση σε κάθε διαμέρισμα φορτίου ή αποσκευών κατηγορίας Α ή κατηγορίας Β, καθώς και σε κάθε διαμέρισμα φορτίου κατηγορίας Ε που είναι προσιτό στα μέλη του πληρώματος κατά την πτήση και

ε) Τουλάχιστον ο κατωτέρω αριθμός πυροσβεστήρων χειρός πρέπει να είναι κατάλληλα τοποθετημένοι στο διαμέρισμα ή στα διαμερίσματα επιβατών:

Μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση θέσεων επιβατών.	Αριθμός πυροσβεστήρων
7 έως 30	1
31 έως 60	2
61 έως 200	3
201 έως 300	4
301 έως 400	5
401 έως 500	6
501 έως 600	7
601και άνω	8

Όταν απαιτούνται δύο ή περισσότεροι πυροσβεστήρες, αυτοί πρέπει να είναι ομοιόμορφα κατανεμημένοι στο διαμέρισμα των επιβατών.

στ) Τουλάχιστον ένας από τους απαιτούμενους πυροσβεστήρες που βρίσκονται στο διαμέρισμα των επιβατών ενός αεροπλάνου με μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση για τουλάχιστον 31 θέσεις και όχι για περισσότερες από 60 θέσεις επιβατών, και τουλάχιστον δύο από τους απαιτούμενους πυροσβεστήρες που βρίσκονται στο θάλαμο των επιβατών ενός αεροπλάνου με μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση για 61 και άνω θέσεις επιβατών, πρέπει να περιέχει ένα Halon 1211 (βρωμο-χλορο-διφθορο-μεθάνιο CBrClF2), ή με ισοδύναμο προς αυτό κατασβεστικό υλικό.

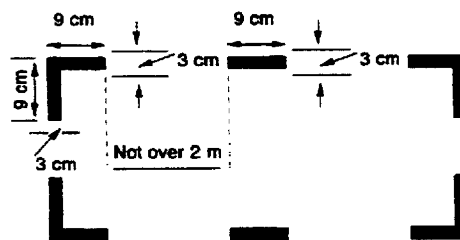
JAR-OPS 1.795
Πέλεκυς καταστροφής και λοστοί

α) Απαγορεύεται η πτητική εκμετάλλευση, από αερομεταφορέα, αεροπλάνου με μέγιστο πιστοποιημένο βάρος απογείωσης μεγαλύτερο από 5.700 κιλά ή με μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση για περισσότερες από 9 θέσεις επιβατών, εκτός εάν αυτό είναι εφοδιασμένο με έναν τουλάχιστον πέλεκυ καταστροφής ή λοστό ο οποίος είναι τοποθετημένος στο θάλαμο διακυβέρνησης. Εάν η μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση είναι για περισσότερες από 200 θέσεις επιβατών, τότε πρέπει να υπάρχει ένας πρόσθετος πέλεκυς καταστροφής ή λοστός, τοποθετημένος στην περιοχή του χώρου διαχείρισης εδεσμάτων και ποτών επιβατών που βρίσκεται στο πιο μέρος του αεροπλάνου ή κοντά σε αυτό.

β) Οι πέλεκες καταστροφής και οι λοστοί που βρίσκονται στο διαμέρισμα των επιβατών δεν πρέπει να είναι ορατοί από τους επιβάτες.

JAR-OPS 1.800
Σήμανση σημείων θραύσης στην άτρακτο

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι, εάν είναι διαθέσιμες στο αεροπλάνο καθορισμένες περιοχές της ατράκτου κατάλληλες για θραύση από τα συνεργεία διάσωσης σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης, αυτές οι περιοχές σημαδεύονται όπως φαίνεται παρακάτω. Τα χρώματα της σήμανσης είναι κόκκινα ή κίτρινα, και εάν είναι αναγκαίο, το περίγραμμά τους είναι λευκό για να δημιουργείται αντίθεση με το περιβάλλον χρώμα. Εάν οι γωνιακές σημάνσεις απέχουν μεταξύ τους περισσότερο από 2 μέτρα, τότε παρεμβάλλονται ενδιάμεσες γραμμές 9 cm x 3 cm έτσι ώστε οι γειτονικές σημάνσεις να μην απέχουν μεταξύ τους περισσότερο από 2 μέτρα.



JAR-OPS 1.805
Μέσα εκκένωσης λόγω έκτακτης ανάγκης

α) Απαγορεύεται η πτητική εκμετάλλευση, από αερομεταφορέα, αεροπλάνου με κατώφλι εξόδου κινδύνου επιβατών με ύψη:

(1) Τα οποία βρίσκονται υψηλότερα από 1,83μ (6 πόδια) από το έδαφος, όταν το αεροσκάφος βρίσκεται στο έδαφος με το σύστημα προσγείωσης σε θέση έκτασης ή

(2) Τα οποία θα βρίσκονταν υψηλότερα από 1,83μ (6 πόδια) από το έδαφος μετά από την καταστροφή ή την αστοχία ανάπτυξης ενός ή περισσοτέρων σκελών του συστήματος προσγείωσης, σε αεροπλάνο για το οποίο υπεβλήθη για πρώτη φορά αίτηση για πιστοποιητικό τύπου την ή μετά την 1η Απριλίου 2000,

εκτός εάν το αεροπλάνο διαθέτει εξοπλισμό ή συσκευές διαθέσιμες σε κάθε έξοδο, όπου εφαρμόζονται οι διατάξεις των υποπαραγράφων (1) ή (2), ώστε οι επιβάτες και το πλήρωμα να μπορούν να φθάσουν στο έδαφος με ασφάλεια σε κατάσταση έκτακτης ανάγκης.

β) Τέτοιου είδους εξοπλισμός ή συσκευές δεν χρειάζεται να προβλέπονται για τα παράθυρα κινδύνου, εάν το καθορισμένο μέρος της δομής του αεροπλάνου, στο οποίο καταλήγει η πορεία διαφυγής, απέχει λιγότερο από 1,83μ (6 πόδια) από το έδαφος, όταν το αεροπλάνο βρίσκεται στο έδαφος, με το σύστημα προσγείωσης σε θέση έκτασης και τα πτερύγια καμπυλότητας σε θέση απογείωσης ή προσγείωσης, ανάλογα με ποια θέση των πτερυγίων καμπυλότητας βρίσκεται υψηλότερα από το έδαφος.

γ) Στα αεροπλάνα για τα οποία απαιτείται ξεχωριστή έξοδος κινδύνου για το πλήρωμα θαλάμου διακυβέρνησης και:

(1) Για τα οποία το κατώτερο σημείο εξόδου κινδύνου

βρίσκεται υψηλότερα από 1,83μ (6 πόδια) από το έδαφος, με το σύστημα προσγείωσης σε θέση έκτασης ή

(2) Για τα οποία υπεβλήθη για πρώτη φορά αίτηση για πιστοποιητικό τύπου την ή μετά την 1η Απριλίου 2000, και η έξοδος κινδύνου θα βρισκόταν υψηλότερα από 1,83μ (6 πόδια) από το έδαφος μετά την καταστροφή ή την αστοχία ανάπτυξης ενός ή περισσοτέρων σκελών του συστήματος προσγείωσης,

πρέπει να υπάρχει συσκευή για να βοηθά όλα τα μέλη του πληρώματος πτήσης να κατέβουν από το αεροπλάνο και να φθάσουν στο έδαφος με ασφάλεια σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης.

JAR-OPS 1.810
Μεγάφωνα

α) Απαγορεύεται η πτητική εκμετάλλευση, από αερομεταφορέα, αεροπλάνου με μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση για περισσότερες από 60 θέσεις επιβατών και το οποίο μεταφέρει έναν ή περισσότερους επιβάτες, εκτός εάν είναι εφοδιασμένο με φορητά μεγάφωνα με μπαταρίες, τα οποία είναι εύκολα προσβάσιμα για χρήση από τα μέλη του πληρώματος κατά τη διάρκεια εκκένωσης λόγω έκτακτης ανάγκης, σύμφωνα με την ακόλουθη αναλογία:

(1) Για κάθε θάλαμο επιβατών:

Διαμόρφωση θέσεων επιβατών	Αριθμός απαιτούμενων μεγαφώνων
61 έως 99	1
100 και άνω	2

(2) Για αεροπλάνα με περισσότερους από ένα θαλάμους επιβατών, σε όλες τις περιπτώσεις που η συνολική διαμόρφωση θέσεων επιβατών είναι για περισσότερες από 60 θέσεις, απαιτείται τουλάχιστον ένα μεγάφωνο.

JAR-OPS 1.815
Φωτισμός κινδύνου

α) Απαγορεύεται η πτητική εκμετάλλευση, από αερομεταφορέα, αεροπλάνου που μεταφέρει επιβάτες, το οποίο έχει μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση για περισσότερες από 9 θέσεις επιβατών, εκτός εάν είναι εφοδιασμένο με σύστημα φωτισμού κινδύνου, το οποίο έχει ανεξάρτητη πηγή τροφοδοσίας για τη διευκόλυνση της εκκένωσης του αεροπλάνου. Το σύστημα φωτισμού κινδύνου πρέπει να περιλαμβάνει:

(1) Για αεροπλάνα που έχουν μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση για περισσότερες από 19 θέσεις επιβατών:

i) Πηγές γενικού φωτισμού θαλάμου επιβατών,

ii) Εσωτερικό φωτισμό στο επίπεδο δαπέδου για τις περιοχές εξόδων κινδύνου και

iii) Φωτισμένες σημάνσεις και σήματα εντοπισμού των εξόδων κινδύνου.

iv) Εξωτερικό φωτισμό κινδύνου σε όλα τα παράθυρα εξόδου πάνω από τις πτέρυγες και στις εξόδους όπου απαιτούνται μέσα για την υποβοήθηση της καθόδου, για αεροπλάνα τα οποία η αίτηση για πιστοποιητικό τύπου ή για ισοδύναμο έγγραφο υπεβλήθη σε κράτος μέλος του JAA η αλλού πριν από την 1η Μαΐου 1972, και όταν αυτά εκτελούν νυκτερινή πτήση.

(v) Εξωτερικό φωτισμό κινδύνου σε όλες τις εξόδους κινδύνου επιβατών, για αεροπλάνα για τα οποία η αίτηση για πιστοποιητικό τύπου ή για ισοδύναμο έγγραφο υπεβλήθη σε κράτος μέλος του JAA η αλλού την ή μετά από την 1η Μαΐου 1972, και όταν αυτά εκτελούν νυκτερινή πτήση.

(vi) Σύστημα σήμανσης διαδρόμου διαφυγής σε περίπτωση ανάγκης, στους θαλάμους των επιβατών, για αεροπλάνα για τα οποία το πιστοποιητικό τύπου εκδόθηκε για πρώτη φορά σε κράτος μέλος του JAA η αλλού την ή μετά την 1 Ιανουαρίου 1958.

(2) Για αεροπλάνα που έχουν μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση για 19 ή λιγότερες θέσεις επιβατών και έχουν πιστοποιηθεί σύμφωνα με τις JAR–23 ή JAR–25:

i) Πηγές γενικού φωτισμού θαλάμου επιβατών,

ii) Εσωτερικό φωτισμό στις περιοχές εξόδων κινδύνου και

iii) Φωτισμένες σημάνσεις και σήματα εντοπισμού των εξόδων κινδύνου.

(3) Για αεροπλάνα που έχουν μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση για 19 ή λιγότερες θέσεις επιβατών και δεν έχουν πιστοποιηθεί σύμφωνα με τις JAR–23 τις JAR–25 πηγές γενικού φωτισμού θαλάμου επιβατών.

β) Μετά την 1η Απριλίου 1998, απαγορεύεται η πτητική εκμετάλλευση κατά τη νύκτα, από αερομεταφορέα, αεροπλάνου που μεταφέρει επιβάτες, το οποίο έχει μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση για 9 ή λιγότερες θέσεις επιβατών, εκτός εάν είναι εφοδιασμένο με μια πηγή γενικού φωτισμού θαλάμου επιβατών, για τη διευκόλυνση της εκκένωσης του αεροπλάνου. Το σύστημα μπορεί να κάνει χρήση φώτων θόλου ή άλλων πηγών φωτισμού που βρίσκονται ήδη στο αεροπλάνο και τα οποία μπορούν να παραμείνουν σε λειτουργία, μετά τη διακοπή της λειτουργίας του συσσωρευτή του αεροπλάνου.

JAR-OPS 1.820
Πομπός εντοπισμού επείγουσας ανάγκης

α) Απαγορεύεται η πτητική εκμετάλλευση, από αερομεταφορέα, αεροπλάνων για τα οποία εκδόθηκε ατομικό πιστοποιητικό πλοϊμότητας την ή μετά την 1 Ιανουαρίου 2002, εκτός εάν αυτό είναι εφοδιασμένο με ένα αυτόματο πομπό εντοπισμού επείγουσας ανάγκης (ELT), ο οποίος έχει την δυνατότητα να εκπέμπει στις συχνότητες 121.5 MHZ και 406 MHZ.

β) Απαγορεύεται η πτητική εκμετάλλευση, από αερομεταφορέα, αεροπλάνου από την ή μετά την 1η Ιανουαρίου 2002 για τα οποία εκδόθηκε ατομικό πιστοποιητικό πλοϊμότητας πριν την 1 Ιανουαρίου 2002 εκτός εάν αυτό είναι εφοδιασμένο με οιουδήποτε τύπου πομπού επειγούσης ανάγκης (ELT) που να έχει την δυνατότητα να εκπέμπει στις συχνότητες 121.5 και 406 MHZ, εκτός από τα αεροπλάνα τα οποία έχουν εφοδιαστεί την ή μετά την 1 Απριλίου 2000 με αυτόματο πομπό εντοπισμού επειγούσης ανάγκης ο οποίος να εκπέμπει μόνο στην συχνότητα 121.5 MHZ και όχι στην συχνότητα 406 MHZ μπορούν να συνεχίσουν να ίπτανται μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου του 2004.

γ) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίσει ότι όλοι οι πομποί εντοπισμού επειγούσης ανάγκης που έχουν την δυνατότητα να εκπέμπουν στην συχνότητα 406 MHZ θα κωδικοποιηθούν σύμφωνα με το Annex 10 του ICAO και θα δηλωθούν στην κρατική υπηρεσία ή άλλη εξουσιοδο-

τημένη υπηρεσία υπεύθυνη να διεξάγει επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης.

JAR-OPS 1.825
Σωσίβια γιλέκα

α) Αεροπλάνα ξηράς. Απαγορεύεται η πτητική εκμετάλλευση, από αερομεταφορέα, αεροπλάνου ξηράς:

(1) Όταν αυτό ίπταται πάνω από τη θάλασσα και σε απόσταση μεγαλύτερη από 50 ναυτικά μίλια από την ξηρά ή

(2) Όταν αυτό απογειώνεται ή προσγειώνεται σε ένα αεροδρόμιο όπου η πορεία απογείωσης ή προσέγγισης είναι έτσι διευθετημένη πάνω από το νερό, ώστε σε περίπτωση ατυχήματος να υπάρχει πιθανότητα προσθαλάσσωσης,

εκτός εάν είναι εφοδιασμένο με σωσίβια γιλέκα που διαθέτουν φως εντοπισμού επιζόντος, για κάθε άτομο που βρίσκεται στο αεροπλάνο. Κάθε σωσίβιο γιλέκο πρέπει να είναι αποθηκευμένο σε χώρο εύκολα προσιτό από το κάθισμα ή τη θέση-κρεβάτι του ατόμου για τη χρήση του οποίου προκαθορίζεται. Τα σωσίβια γιλέκα για νήπια μπορούν να αντικατασταθούν με άλλα εγκεκριμένα μέσα επίπλευσης, τα οποία είναι εφοδιασμένα με φως εντοπισμού επιζόντος.

β) Υδροπλάνα και αμφίβια αεροπλάνα. Απαγορεύεται η πτητική εκμετάλλευση, από αερομεταφορέα, υδροπλάνου ή αμφιβίου αεροπλάνου στο νερό, εκτός εάν αυτό είναι εφοδιασμένο με σωσίβια γιλέκα που διαθέτουν φως εντοπισμού επιζώντος, για κάθε άτομο που βρίσκεται στο αεροπλάνο. Κάθε σωσίβιο γιλέκο πρέπει να είναι αποθηκευμένο σε χώρο εύκολα προσιτό από το κάθισμα ή τη θέση-κρεβάτι του ατόμου για τη χρήση του οποίου προκαθορίζεται. Τα σωσίβια γιλέκα για νήπια μπορούν να αντικατασταθούν με άλλα εγκεκριμένα μέσα επίπλευσης, τα οποία είναι εφοδιασμένα με φως εντοπισμού επιζόντος.

JAR-OPS 1.830
Σωσίβιες λέμβοι και σωστικοί πομποί εντοπισμού επείγουσας ανάγκης για παρατεταμένες πτήσεις πάνω από τη θάλασσα

α) Σε πτήσεις πάνω από τη θάλασσα, απαγορεύεται η πτητική εκμετάλλευση, από αερομεταφορέα, αεροπλάνου σε απόσταση μακριά από ξηρά, που είναι κατάλληλη για αναγκαστική προσγείωση, μεγαλύτερη από αυτή που αντιστοιχεί σε:

(1) 120 λεπτά με ταχύτητα πλεύσης ή 400νμ, όποια είναι μικρότερη, για αεροπλάνα που μπορούν να συνεχίσουν την πτήση σε ένα αεροδρόμιο με την ή τις κρίσιμες μονάδες ισχύος να τίθονται εκτός λειτουργίας σε οποιοδήποτε σημείο της διαδρομής ή των προγραμματισμένων παρεκκλίσεων από αυτήν ή

(2) 30 λεπτά με ταχύτητα πλεύσης ή 100 ναυτικά μίλια, όποια είναι μικρότερη, για όλα τα άλλα αεροπλάνα,

εκτός εάν μεταφέρεται ο εξοπλισμός που καθορίζεται στις υποπαραγράφους (β) και (γ) κατωτέρω.

β) Επαρκείς σωσίβιες λέμβοι για τη μεταφορά όλων των ατόμων που βρίσκονται στο αεροπλάνο. Εκτός της περίπτωσης που παρέχονται επιπλέον λέμβοι επαρκούς χωρητικότητας, η πλευστότητα και η χωρητικότητα σε θέσεις των λέμβων, πέραν της επιτρεπόμενης χωρητικότητας, πρέπει να καλύπτουν όλους τους επιβαίνοντες στο αεροπλάνο και στην περίπτωση απώλειας μιας λέμβου με τη μεγαλύτερη χωρητικότητα σε θέσεις. Οι σωσίβιες λέμβοι πρέπει να είναι εφοδιασμένες με:

(1) Ένα φως εντοπισμού επιζόντος επιζώντος και

(2) Σωσίβιο εξοπλισμό, συμπεριλαμβανομένων και μέσων για τη διατήρηση της ζωής, αναλόγως της πτήσης που πρόκειται να διεξαχθεί και

γ) Τουλάχιστον δύο σωστικούς πομπούς εντοπισμού επείγουσας ανάγκης (ELT (S)), οι οποίοι είναι ικανοί να εκπέμπουν στις συχνότητες κινδύνου που καθορίζονται στο ICAO Annex 10, Volume V, Chapter 2.

JAR-OPS 1.835
Εξοπλισμός επιβιώσεως

Απαγορεύεται η πτητική εκμετάλλευση, από αερομεταφορέα, αεροπλάνου σε περιοχές όπου η έρευνα και η διάσωση θα ήταν εξαιρετικά δυσχερείς, εκτός εάν αυτό είναι εφοδιασμένο με τα ακόλουθα:

(α) Εξοπλισμό σημάτων για τα σήματα κινδύνου με φωτοβολίδες που καθορίζονται στο ICAO Annex 2,

(β) Τουλάχιστον ένα σωστικό πομπό εντοπισμού επείγουσας ανάγκης (ELT (S)) που είναι ικανός να εκπέμπει στις συχνότητες κινδύνου που καθορίζονται στο ICAO Annex 10, Volume V, Chapter 2 και

(γ) Πρόσθετο σωσίβιο εξοπλισμό για τη διαδρομή που πρόκειται να εκτελεστεί, λαμβάνοντας υπόψη τον αριθμό των ατόμων που βρίσκονται στο αεροπλάνο,

με την εξαίρεση ότι δεν είναι απαραίτητος ο εξοπλισμός που καθορίζεται στην υποπαράγραφο (γ) όταν το αεροπλάνο είτε:

(1) Παραμένει εντός μιας απόστασης από μια περιοχή, όπου η έρευνα και η διάσωση δεν είναι εξαιρετικά δυσχερής και η οποία αντιστοιχεί σε:

i) 120 λεπτά με ταχύτητα πλεύσης με ένα κινητήρα εκτός λειτουργίας για αεροπλάνα που μπορούν να συνεχίσουν την πτήση σε ένα αεροδρόμιο με την ή τις κρίσιμες μονάδες ισχύος εκτός λειτουργίας σε οποιοδήποτε σημείο της διαδρομής ή των προγραμματισμένων παρεκκλίσεων από αυτήν ή

ii) 30 λεπτά με ταχύτητα πλεύσης για όλα τα άλλα αεροπλάνα

είτε,

(2) Για αεροπλάνα που έχουν πιστοποιηθεί σύμφωνα με τα JAR–25 ή αντίστοιχα, βρίσκεται σε απόσταση που δεν είναι μεγαλύτερη από αυτή που αντιστοιχεί σε 90 λεπτά με ταχύτητα πλεύσης από μια περιοχή που είναι κατάλληλη για να επιχειρηθεί αναγκαστική προσγείωση.

JAR-OPS 1.840
Υδροπλάνα και αμφίβια αεροπλάνα - Εξοπλισμός

α) Απαγορεύεται η πτητική εκμετάλλευση, από αερομεταφορέα, υδροπλάνου ή αμφίβιου αεροπλάνου στο νερό, εκτός εάν είναι εξοπλισμένο με:

(1) Άγκυρα θαλάσσης και άλλον εξοπλισμό αναγκαίο για τη διευκόλυνση της πρόσδεσης, της αγκυροβόλησης ή των ελιγμών του αεροσκάφους στο νερό, αναλόγως του μεγέθους, του βάρους και των χαρακτηριστικών χειρισμού του α/φους και

(2) Εξοπλισμό για την εκπομπή των ηχητικών σημάτων που καθορίζονται στους διεθνείς κανονισμούς για την αποφυγή των συγκρούσεων στη θάλασσα, όπου εφαρμόζονται.

Παράρτημα 1 στο JAR-OPS 1.770

Οξυγόνο-Ελάχιστες απαιτήσεις για συμπληρωματικό οξυγόνο για αεροπλάνα με συμπιεζόμενη καμπίνα (Σημείωση 1)

Πίνακας 1

(α)	(β)
ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑ ΓΙΑ:	ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΠΤΗΣΗΣ ΚΑΙ ΥΨΟΣ ΠΙΕΣΗΣ ΚΑΜΠΙΝΑΣ
1. Όλους τους επιβαίνοντες στο θάλαμο διακυβέρνησης, που εκτελούν πτητικά καθήκοντα	Ο συνολικός χρόνος πτήσης όταν το ύψος πίεσης καμπίνας υπερβαίνει τα 13.000 πόδια, και ο συνολικός χρόνος πτήσης όταν το ύψος πίεσης καμπίνας υπερβαίνει τα 10.000 πόδια, αλλά δεν υπερβαίνει τα 13.000 πόδια, μετά τα πρώτα 30 λεπτά σε αυτά τα ύψη, αλλά ο οποίος, σε καμία περίπτωση, δεν είναι μικρότερος από: i) 30 λεπτά για αεροπλάνα που είναι πιστοποιημένα να ίπτανται σε ύψη που δεν υπερβαίνουν τα 25.000 πόδια (Σημείωση 2) ii) 2 ώρες για αεροπλάνα που είναι πιστοποιημένα να ίπτανται σε ύψη μεγαλύτερα των 25.000 ποδών (Σημείωση 3)
2. Όλα τα απαιτούμενα μέλη του πληρώματος θαλάμου επιβατών	Ο συνολικός χρόνος πτήσης όταν το ύψος πίεσης καμπίνας υπερβαίνει τα 13.000 πόδια, ο οποίος όμως δεν είναι μικρότερος από 30 λεπτά (Σημείωση 2), και ο συνολικός χρόνος πτήσης όταν το ύψος πίεσης καμπίνας είναι μεγαλύτερο από 10.000 πόδια, αλλά δεν υπερβαίνει τα 13.000 πόδια, μετά τα πρώτα 30 λεπτά σε αυτά τα ύψη.
3. Το 100% των επιβατών (Σημείωση 5)	Ο συνολικός χρόνος πτήσης όταν το ύψος πίεσης καμπίνας υπερβαίνει τα 15.000 πόδια, ο οποίος όμως, σε καμία περίπτωση, δεν είναι μικρότερος από 10 λεπτά (Σημείωση 4).
4. Το 30% των επιβατών (Σημείωση 5)	Ο συνολικός χρόνος πτήσης όταν το ύψος πίεσης καμπίνας υπερβαίνει τα 14.000 πόδια, αλλά δεν υπερβαίνει τα 15.000 πόδια.
5. Το 10% των επιβατών (Σημείωση 5).	Ο συνολικός χρόνος πτήσης όταν το ύψος πίεσης καμπίνας υπερβαίνει τα 10.000 πόδια, αλλά δεν υπερβαίνει τα 14.000 πόδια, μετά τα πρώτα 30 λεπτά σε αυτά τα ύψη.

Σημείωση 1: Η παρεχόμενη τροφοδοσία πρέπει να λαμβάνει υπόψη το ύψος πίεσης καμπίνας και την κατανομή καθόδου (descent profile) για τις συγκεκριμένες διαδρομές.

Σημείωση 2: Η απαιτούμενη ελάχιστη τροφοδοσία είναι η ποσότητα του οξυγόνου που είναι αναγκαία για σταθερό βαθμό καθόδου από το μέγιστο πιστοποιημένο επιχειρησιακό ύψος του αεροπλάνου στα 10.000 πόδια σε 10 λεπτά, και εν συνεχεία οριζόντια πτήση 20 λεπτά στα 10.000 πόδια.

Σημείωση 3: Η απαιτούμενη ελάχιστη τροφοδοσία είναι η ποσότητα του οξυγόνου που είναι αναγκαία για σταθερό βαθμό καθόδου από το μέγιστο πιστοποιημένο επιχειρησιακό ύψος του αεροπλάνου στα 10.000 πόδια σε 10 λεπτά, και εν συνεχεία οριζόντια πτήση 110 λεπτά στα 10.000 πόδια. Το οξυγόνο που απαιτείται κατά JAR-OPS 1.780 (α)(1), μπορεί να περιληφθεί στον καθορισμό της απαιτούμενης τροφοδοσίας.

Σημείωση 4: Η απαιτούμενη ελάχιστη τροφοδοσία είναι η ποσότητα του οξυγόνου που είναι

αναγκαία για σταθερό βαθμό καθόδου από το μέγιστο πιστοποιημένο επιχειρησιακό ύψος του αεροπλάνου στα 15.000 πόδια σε 10 λεπτά.

Σημείωση 5: Για τους σκοπούς του παρόντος πίνακα, η λέξη 'επιβάτες' σημαίνει τους επιβάτες που πραγματικά μεταφέρονται, συμπεριλαμβανομένων και των νηπίων.

Παράρτημα 1 στο JAR-OPS 1.775

Συμπληρωματικό οξυγόνο για αεροπλάνα χωρίς συμπιεζόμενη καμπίνα

Πίνακας 1

(α)	(β)
ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑ ΓΙΑ:	ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΠΤΗΣΗΣ ΚΑΙ ΥΨΟΣ ΠΙΕΣΗΣ ΚΑΜΠΙΝΑΣ
1. Όλους τους επιβαίνοντες στο θάλαμο διακυβέρνησης, που εκτελούν πτητικά καθήκοντα	Ο συνολικός χρόνος πτήσης σε ύψη πίεσης άνω των 10.000 ποδών
2. Όλα τα απαιτούμενα μέλη του πληρώματος θαλάμου επιβατών	Ο συνολικός χρόνος πτήσης σε ύψη πίεσης υπεράνω των 13.000 ποδών και για κάθε χρονική περίοδο που υπερβαίνει τα 30 λεπτά σε ύψη πίεσης υπεράνω των 10.000 ποδών, αλλά που δεν υπερβαίνουν τα 13.000 πόδια .
3. Το 100% των επιβατών (Βλέπε Σημείωση)	Ο συνολικός χρόνος πτήσης σε ύψη πίεσης άνω των 13.000 ποδών
4. Το 10% των επιβατών (Βλέπε Σημείωση)	Ο συνολικός χρόνος πτήσης μετά τα 30 λεπτά σε ύψη πίεσης μεγαλύτερα των 10.000 ποδών, αλλά που δεν υπερβαίνουν τα 13.000 πόδια

Σημείωση: Για τους σκοπούς του παρόντος πίνακα, η λέξη 'επιβάτες' σημαίνει τους επιβάτες που πραγματικά μεταφέρονται, συμπεριλαμβανομένων και των νηπίων ηλικίας κάτω των 2 ετών.

ΤΜΗΜΑ ΙΒ
ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

JAR-OPS 1.845
Γενική εισαγωγή

α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι ουδεμία πτήση εκτελείται εκτός εάν ο απαιτούμενος, σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος Τμήματος, εξοπλισμός επικοινωνίας και αεροναυτιλίας:

(1) έχει εγκριθεί και εγκατασταθεί σύμφωνα με τις απαιτήσεις που εφαρμόζονται σχετικά, συμπεριλαμβανομένων των ελάχιστων προτύπων επιδόσεων και των απαιτήσεων πτητικής λειτουργίας και πλοϊμότητας,

(2) έχει εγκατασταθεί με τέτοιο τρόπο ώστε η αστοχία (βλάβη) οποιασδήποτε μονάδας, η οποία είναι απαραίτητη είτε για σκοπούς επικοινωνίας είτε για σκοπούς ναυτιλίας, είτε και για τους δύο σκοπούς, δεν θα έχει ως αποτέλεσμα την αστοχία (βλάβη) άλλης μονάδας που είναι απαραίτητη για σκοπούς επικοινωνίας ή ναυτιλίας,

(3) βρίσκεται σε κατάσταση συνεχούς επιχειρησιακής ετοιμότητας για το είδος της πτητικής λειτουργίας που εκτελείται, με την επιφύλαξη των όσων ορίζονται στον εγχειρίδιο ελάχιστου εξοπλισμού (MEL) (παραπομπή στο JAR-OPS 1.030) και

(4) έχει την κατάλληλη διάταξη, έτσι ώστε εάν μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης πρέπει, κατά τη διάρκεια

της πτήσης και από τη θέση του, να χρησιμοποιήσει τον εξοπλισμό, να είναι εύκολος ο χειρισμός του από αυτή τη θέση. Όταν περισσότερα από ένα μέλη του πληρώματος πτήσης πρέπει να χειρίζονται μία μονάδα του εξοπλισμού, η μονάδα αυτή πρέπει να είναι εγκατεστημένη έτσι ώστε να είναι εύκολη η λειτουργία του εξοπλισμού από κάθε θέση από την οποία απαιτείται ο χειρισμός του.

β) Τα ελάχιστα πρότυπα επιδόσεων του εξοπλισμού επικοινωνίας και ναυτιλίας είναι εκείνα που καθορίζονται στις κοινές οδηγίες τεχνικών προδιαγραφών (JTSO), όπως παρατίθενται στο JAR - TSO εκτός εάν καθορίζονται διαφορετικά πρότυπα επιδόσεων στους κανονισμούς (κώδικες) πτητικής λειτουργίας και πλοϊμότητας (operational or airworthines codes). Εξοπλισμός επικοινωνίας και ναυτιλίας, ο οποίος κατά την ημερομηνία εφαρμογής του παρόντος πληροί διαφορετικές προδιαγραφές σχεδιασμού και επιδόσεων από εκείνες των JTSO, μπορεί να παραμείνει σε χρήση ή να εγκατασταθεί, εκτός εάν καθορίζονται πρόσθετες απαιτήσεις στο παρόν Τμήμα. Εξοπλισμός επικοινωνίας και ναυτιλίας που έχει ήδη εγκριθεί, δεν απαιτείται να πληροί με αναθεωρημένη JTSO ή αναθεωρημένη προδιαγραφή, πέραν από JTSO, εκτός αν καθορίζεται απαίτηση με αναδρομική ισχύ.

JAR-OPS 1.850
Εξοπλισμός ραδιοασυρμάτου

α) Απαγορεύεται η πτητική εκμετάλλευση, από αερομεταφορέα αεροπλάνου εκτός εάν αυτό φέρει τον απαιτούμενο, για το είδος της πτητικής λειτουργίας το οποίο εκτελεί, εξοπλισμό ραδιοασυρμάτου.

β) Όπου, σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος Τμήματος, απαιτούνται δύο ανεξάρτητα συστήματα ραδιοασυρμάτου (ξεχωριστά και πλήρη), κάθε σύστημα πρέπει να διαθέτει ανεξάρτητη εγκατάσταση κεραίας, εκτός από την περίπτωση όπου χρησιμοποιείται σταθερά υποστηριζόμενη ασύρματη κεραία ή άλλες εγκαταστάσεις κεραιών ισοδύναμης αξιοπιστίας, οπότε απαιτείται μόνο μία κεραία.

γ) Ο απαιτούμενος σύμφωνα με τις διατάξεις της παραπάνω υποπαραγράφου (α) εξοπλισμός ραδιοεπικοινωνίας, πρέπει να έχει επίσης τη δυνατότητα επικοινωνίας στην αεροναυτική συχνότητα επείγουσας ανάγκης των 121,5 MHz.

JAR-OPS 1.855
Πίνακας ακουστικού επιλογέα

Απαγορεύεται η πτητική εκμετάλλευση, από αερομεταφορέα, αεροπλάνου σύμφωνα με τους κανόνες «πτήσης δι' οργάνων» (IFR)), εκτός εάν αυτό είναι εξοπλισμένο με πίνακα ακουστικού επιλογέα, ο οποίος είναι προσιτός σε κάθε μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης που απαιτείται να τον χρησιμοποιεί.

JAR-OPS 1.860
Εξοπλισμός ραδιοασυρμάτου για την εκτέλεση πτήσεων σύμφωνα με τους κανόνες «πτήσης εξ όψεως» (VFR) σε διαδρομές όπου η αεροναυτιλία διεξάγεται με αναφορά σε ορατά σημεία του εδάφους .

Απαγορεύεται η πτητική εκμετάλλευση από αερομεταφορέα, αεροπλάνου σύμφωνα με τους κανόνες «πτήσης εξ όψεως» (VFR) σε διαδρομές όπου η αεροναυτιλία μπορεί να διεξάγεται με αναφορά σε ορατά σημεία του εδάφους, εκτός εάν αυτό φέρει τον απαιτούμενο, κάτω από κανονικές συνθήκες λειτουργίας, εξοπλισμό ραδιοασυρμάτου (ραδιοεπικοινωνίας και εξοπλισμό αποκριτή πομπού δευτερεύοντος ραντάρ επιτήρησης (TRANSPONDER SSR), προκειμένου κάτω από κανονικές επιχειρισιακές συνθήκες να πληρούνται οι ακόλουθες προϋποθέσεις:

α) να επικοινωνεί με τους κατάλληλους επίγειους σταθμούς,

β) να επικοινωνεί με τις κατάλληλες υπηρεσίες εξυπηρέτησης ελέγχου εναερίου κυκλοφορίας από οποιοδήποτε σημείο του υπό έλεγχο εναέριου χώρου εντός του οποίου πρόκειται να εκτελεσθούν οι πτήσεις του αεροπλάνου,

γ) να λαμβάνει τις κατάλληλες μετεωρολογικές πληροφορίες· και

δ) να απαντά στις ερωτήσεις του δευτερεύοντος ραντάρ επιτήρησης (TRANSPONDER SSR), όπως απαιτείται για τη διαδρομή που ακολουθείται.

JAR-OPS 1.865
Εξοπλισμός επικοινωνίας και ναυτιλίας για την εκτέλεση πτήσεων σύμφωνα με τους κανόνες «πτήσης δι' οργάνων» (IFR) ή «πτήσης εξ όψεως» (VFR) σε διαδρομές όπου η ναυτιλία δεν διεξάγεται με αναφορά σε ορατά σημεία του εδάφους

α) Απαγορεύεται η πτητική εκμετάλλευση από τον αερομεταφορέα αεροπλάνου σύμφωνα με τους κανόνες «πτήσης δι' οργάνων» (IFR) ή «πτήσης εξ όψεως» (VFR) σε διαδρομές όπου η ναυτιλία δεν μπορεί να διεξάγεται με αναφορά σε ορατά σημεία του εδάφους, εκτός εάν το αεροπλάνο φέρει τον απαιτούμενο εξοπλισμό επικοινωνίας και ναυτιλίας (ραδιοασυρμάτους επικοινωνίας, και αποκριτή πομπού δευτερεύοντος ραντάρ επιτήρησης), σύμφωνα με τις απαιτήσεις των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας της περιοχής επιχειρησιακής λειτουργίας του αεροπλάνου,

(β) Εξοπλισμός ραδιοασυρμάτου. Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι ο εξοπλισμός ραδιοασυρμάτου περιλαμβάνει τουλάχιστον:

(1) δύο ανεξάρτητα συστήματα ραδιοεπικοινωνίας, τα οποία είναι απαραίτητα, κάτω από κανονικές επιχειρησιακές συνθήκες, για την επικοινωνία με τον κατάλληλο επίγειο σταθμό από οποιοδήποτε σημείο της διαδρομής, συμπεριλαμβανομένων των εκτροπών από αυτήν,

(2) δευτερεύον ραντάρ επιτήρησης (SSR), όπως απαιτείται για τη διαδρομή που ακολουθείται.

γ) Εξοπλισμός ναυτιλίας. Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι ο εξοπλισμός ναυτιλίας:

(1) περιλαμβάνει τουλάχιστον:

i) 1 σύστημα λήψης παγκατευθυντικού ραδιοφάρου πολύ υψηλής συχνότητας (VOR), σύστημα ραδιοπυξίδας (ADF) και σύστημα μέτρησης αποστάσεων (DME),

ii) 1 σύστημα ενόργανης προσγείωσης (ILS) ή σύστημα προσγείωσης με μικροκύματα (MLS), όταν το ILS ή το MLS απαιτείται για σκοπούς ναυτιλίας προσέγγισης,

iii) 1 σύστημα λήψης ραδιοφάρου (Marker Beacon), όταν ο ραδιοφάρος είναι απαραίτητος για σκοπούς ναυτιλίας προσέγγισης,

iv) σύστημα ναυτιλίας δια ραδιοβοηθημάτων περιοχής (area navigation system), όταν για τη συγκεκριμένη διαδρομή πτήσης απαιτείται ναυτιλία δια ραδιοβοηθημάτων περιοχής,

(v) 1 πρόσθετο σύστημα μέτρησης αποστάσεων (DME) για οποιαδήποτε διαδρομή, ή τμήμα αυτής, στην οποία η

ναυτιλία πραγματοποιείται με βάση μόνο τα σήματα DME,

(vi) 1 πρόσθετο σύστημα λήψης παγκατευθυντικού ραδιοφάρου πολύ υψηλής συχνότητας (VOR) για κάθε διαδρομή, ή τμήμα αυτής, στην οποία η ναυτιλία πραγματοποιείται με βάση μόνο τα σήματα VOR,

vii) 1 σύστημα ραδιοπυξίδας (ADF) για οποιαδήποτε διαδρομή, ή τμήμα αυτής, στην οποία η ναυτιλία πραγματοποιείται με βάση μόνο τα σήματα μη κατευθυντικού ραδιοφάρου NDB ή

(2) συμμορφώνεται με τον τύπο της απαιτούμενης επίδοσης αεροναυτιλίας (Required Navigation Performance, RNP) για πτήσεις στον συγκεκριμένο εναέριο χώρο.

δ) Ο αερομεταφορέας μπορεί να εκμεταλλεύεται αεροπλάνο, το οποίο δεν φέρει τον εξοπλισμό ναυτιλίας που καθορίζεται στην υποπαράγραφο (γ)(1)(vi) και/ή υποπαράγραφο (γ)(1)(vii), εφόσον το αεροπλάνο φέρει εναλλακτικό εξοπλισμό ο οποίος έχει εγκριθεί, για τη συγκεκριμένη διαδρομή πτήσης, από την Αρχή. Η αξιοπιστία και η ακρίβεια του εναλλακτικού εξοπλισμού πρέπει να επιτρέπει ασφαλή ναυτιλία στη διαδρομή, την οποία πρόκειται να ακολουθήσει το αεροπλάνο.

JAR-OPS 1.870
Πρόσθετος εξοπλισμός ναυτιλίας για την εκτέλεση πτήσεων σε εναέριο χώρο με προδιαγραφές ελάχιστης επίδοσης ναυτιλίας (MNPS)

α) Απαγορεύεται η πτητική εκμετάλλευση από αερομεταφορέα αεροπλάνου σε εναέριο χώρο με προδιαγραφές ελάχιστης επίδοσης ναυτιλίας (Minimum Navigation Performance Specifications, MNPS), εκτός εάν αυτό φέρει εξοπλισμό ναυτιλίας που πληροί τις προδιαγραφές ελάχιστης επίδοσης ναυτιλίας, οι οποίες καθορίζονται στο έγγραφο ICAO Doc 7030 με τη μορφή συμπληρωματικών διαδικασιών περιοχής.

β) Ο απαιτούμενος, σύμφωνα με τις διατάξεις της παρούσης υποπαραγράφου, εξοπλισμός ναυτιλίας, πρέπει να είναι ορατός και να μπορεί να χρησιμοποιείται από οποιονδήποτε από τους χειριστές του αεροπλάνου από τη θέση εκτέλεσης των καθηκόντων του.

γ) Για την εκτέλεση πτήσεων χωρίς περιορισμούς σε εναέριο χώρο MNPS, το αεροπλάνο πρέπει να φέρει δύο ανεξάρτητα συστήματα αεροναυτιλίας μεγάλης εμβέλειας (Long Range Navigation System, LRNS).

δ) Για την εκτέλεση πτήσεων σε εναέριο χώρο MNPS κατά μήκος προσχεδιασμένων ειδικών διαδρομών, το αεροπλάνο πρέπει να φέρει σύστημα αεροναυτιλίας μεγάλης εμβέλειας (LRNS), εκτός εάν καθορίζεται διαφορετικά.

JAR-OPS 1.872
Εξοπλισμός για την εκτέλεση πτήσεων σε καθορισμένο εναέριο χώρο με ελάχιστα μειωμένου κάθετου διαχωρισμού (RVSM)

(Βλέπε επίσης JAR-OPS 1.241).

α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι τα αεροπλάνα που εκτελούν πτήσεις σε εναέριο χώρο με ελάχιστα μειωμένου κάθετου διαχωρισμού (Reduced Vertical SeparationMinima, RVSM) είναι εξοπλισμένα με:

(1) δύο ανεξάρτητα συστήματα μέτρησης ύψους,

(2) ένα σύστημα προειδοποίησης ύψους·

(3) ένα αυτόματο σύστημα ελέγχου ύψους και

(4) ένα αποκριτή-πομπό δευτερεύοντος ραντάρ επιτήρησης (TRANSPONDER SSR) με σύστημα αναφοράς ύψους που μπορεί να συνδεθεί με το σύστημα μέτρησης απόλυτου ύψους που χρησιμοποιείται για τη διατήρηση του απόλυτου ύψους πτήσης.

ΤΜΗΜΑ ΙΓ
ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΑΕΡΟΠΛΑΝΟΥ

JAR-OPS 1.875
Γενικά

α) Απαγορεύεται η πτητική εκμετάλλευση από αερομεταφορέα αεροπλάνου, εκτός εάν αυτό συντηρείται και διατίθεται προς πτητική λειτουργία από κατάλληλα εγκεκριμένο/αποδεκτό, σύμφωνα με τις διατάξεις του κωδικού JAR–145, οργανισμό συντήρησης, με την εξαίρεση ότι οι προ-πτήσης επιθεωρήσεις δεν είναι απαραίτητο να εκτελούνται από οργανισμό σύμφωνα με τον JAR–145.

β) Το παρόν Τμήμα καθορίζει τις απαιτήσεις συντήρησης αεροπλάνου οι οποίες είναι απαραίτητες για τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις πιστοποίησης αερομεταφορέα σύμφωνα με το JAR-OPS 1.180.

JAR-OPS 1.880
Ορολογία

Οι ακόλουθοι ορισμοί κατά JAR–145 ισχύουν στο παρόν Τμήμα:

α) προ-πτήσης επιθεώρηση - σημαίνει την επιθεώρηση που πραγματοποιείται πριν από την πτήση για να εξασφαλισθεί ότι το αεροπλάνο είναι κατάλληλο για την προτιθέμενη πτήση. Δεν περιλαμβάνει αποκατάσταση βλάβης.

(β) Εγκεκριμένο πρότυπο - σημαίνει εγκεκριμένο από την Αρχή πρότυπο κατασκευής/σχεδίασης/συντήρησης/ποιότητας.

γ) Εγκεκριμένο από την Αρχή - σημαίνει άμεσα εγκεκριμένο από την Αρχή ή σύμφωνα με διαδικασία εγκεκριμένη από την Αρχή.

JAR-OPS 1.885
Αίτηση για έγκριση του συστήματος συντήρησης του αερομεταφορέα

α) Για την έγκριση του συστήματος συντήρησης, ο αιτών υποβάλλει, για την αρχική έκδοση, τροποποίηση και ανανέωση πιστοποιητικού αερομεταφορέα, τα έγγραφα που καθορίζονται στο JAR-OPS 1.185(β).

β) Ο αιτών αρχική έκδοση, τροποποίηση και ανανέωση πιστοποιητικού αερομεταφορέα, ο οποίος συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του παρόντος Τμήματος, σε συνδυασμό με εγχειρίδιο λειτουργίας οργανισμού συντήρησης (Maintenance Organisation's Expotion, MOE) εγκεκριμένου/αποδεκτού σύμφωνα με τον JAR–145, δικαιούται να λάβει από την Αρχή έγκριση για το σύστημα συντήρησης.

Σημείωση: Λεπτομερή στοιχεία σχετικά με τις απαιτήσεις παρέχονται στο JAR-OPS 1.180(α)(3) και 1.180(β) καθώς και στο JAR-OPS 1.185.

JAR-OPS 1.890
Ευθύνη συντήρησης

α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει την πλοϊμότητα του αεροπλάνου και την λειτουργική ετοιμότητα τόσο του εξοπλισμού πτητικής λειτουργίας όσο και του εξοπλισμού επείγουσας ανάγκης, μέσω:

(1) της πραγματοποίησης προ-πτήσης επιθεωρήσεων·

(2) της αποκατάστασης, σύμφωνα με εγκεκριμένο πρότυπο, οποιασδήποτε βλάβης και ζημίας, η οποία επηρεά-

ζει την ασφαλή πτητική λειτουργία, λαμβάνοντας υπόψη το εγχειρίδιο ελάχιστου εξοπλισμού (MEL) και τον κατάλογο παρέκκλισης από διαμόρφωση (Configuration Deviation List, CDL), εφόσον διατίθενται για τον τύπο του αεροπλάνου,

(3) της εκτέλεσης όλης της συντήρησης σύμφωνα με το εγκεκριμένο πρόγραμμα του αερομεταφορέα για τη συντήρηση του αεροπλάνου, το οποίο καθορίζεται στο JAR-OPS 1.910,

(4) της ανάλυσης της αποτελεσματικότητας του εγκεκριμένου προγράμματος του αερομεταφορέα για τη συντήρηση του αεροπλάνου·

(5) της εφαρμογής κάθε Οδηγίας Πτητικής Λειτουργίας (Operational Directive), Οδηγίας Πτητικής Ικανότητας (Airworthiness Directive) και οποιασδήποτε άλλης συνεχιζόμενης απαίτησης πλοϊμότητας η οποία χαρακτηρίζεται ως υποχρεωτική από την Αρχή. Μέχρι την τυπική αποδοχή του JAR-39, ο αερομεταφορέας πρέπει να συμμορφώνεται με την ισχύουσα εθνική νομοθεσία.

(6) της εκτέλεσης μετατροπών σύμφωνα με εγκεκριμένο πρότυπο και, σχετικά με μετατροπές οι οποίες δεν είναι υποχρεωτικής φύσεως, της καθιέρωσης μίας πολιτικής ενσωμάτωσης (embodiment policy).

β) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι το πιστοποιητικό πλοϊμότητας για κάθε χρησιμοποιούμενο αεροπλάνο παραμένει σε ισχύ για ό,τι αφορά:

(1) τις απαιτήσεις της υποπαραγράφου (1) ανωτέρω,

(2) οποιαδήποτε ημερομηνία λήξης, η οποία καθορίζεται στο πιστοποιητικό και

(3) οποιαδήποτε άλλη προϋπόθεση συντήρησης η οποία καθορίζεται στο πιστοποιητικό.

γ) Η συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις, οι οποίες καθορίζονται στην υποπαράγραφο (α) ανωτέρω, πρέπει να πραγματοποιείται με διαδικασίες αποδεκτές από την Αρχή.

JAR-OPS 1.895
Εποπτεία συντήρησης

α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να είναι κατάλληλα εγκεκριμένος, σύμφωνα με τον κανονισμό JAR–145, για την εφαρμογή των απαιτήσεων του JAR-OPS 1.890(α)(2), (3), (5) και (6), εκτός εάν η Αρχή συμφωνεί ότι η συντήρηση μπορεί να ανατεθεί με σύμβαση σε κατάλληλα εγκεκριμένο/αποδεκτό, κατά JAR–145, οργανισμό.

β) Ο αερομεταφορέας πρέπει να διαθέτει άτομο ή ομάδα ατόμων αποδεκτών από την Αρχή για να εξασφαλίζει ότι όλη η συντήρηση εκτελείται έγκαιρα σύμφωνα με εγκεκριμένο πρότυπο το οποίο πληροί τις απαιτήσεις σχετικά με την ευθύνη συντήρησης που καθορίζονται στο JAR-OPS 1.890, και προκειμένου να εξασφαλίζει η απαιτούμενη, κατά JAR-OPS 1.900, λειτουργία του συστήματος ποιότητας. Το πρόσωπο ή κατά περίπτωση, το ανώτερο στην ιεραρχία πρόσωπο, αυτό είναι ο κάτοχος της θέσης η οποία καθορίζεται ως αναφέρεται στο JAR-OPS 1.175 (θ)(2).

γ) Όταν ο αερομεταφορέας δεν είναι κατάλληλα εγκεκριμένος κατά JAR–145, πρέπει να υπάρξει διακανονισμός με κατάλληλα εγκεκριμένο οργανισμό για την εφαρμογή των απαιτήσεων που καθορίζονται στο JAR-OPS 1.890 (α)(2), (3), (5) και (6). Μεταξύ του αερομεταφορέα και του εγκεκριμένου/αποδεκτού κατά JAR–145 οργανισμού πρέπει να συναφθεί εγγράφως σύμβαση συντήρησης στην οποία εκτίθενται λεπτομερώς οι διαδικασίες που καθορίζονται στο JAR-OPS 1.890(α)(2), (3), (5) και (6) και να καθορίζεται η υποστήριξη των λειτουργιών ποιότητας κατά JAR-OPS 1.900. Η σύμβαση αυτή, μαζί με όλες τις τροποποιήσεις, πρέπει να γίνει αποδεκτή από την Αρχή. Η Αρχή δεν απαιτεί εμπορικής φύσεως στοιχεία της σύμβασης συντήρησης.

δ) Ο αερομεταφορέας πρέπει να διαθέτει κατάλληλους χώρους γραφείων σε κατάλληλες τοποθεσίες για το προσωπικό που καθορίζεται στη υποπαράγραφο (β) ανωτέρω.

JAR-OPS 1.900
Σύστημα ποιότητας

α) Για σκοπούς συντήρησης, το σύστημα ποιότητας του αερομεταφορέα πρέπει, σύμφωνα με τις απαιτήσεις κατά JAR-OPS 1.035, να περιλαμβάνει συμπληρωματικά τουλάχιστον τα ακόλουθα καθήκοντα:

(1) παρακολούθηση των δραστηριοτήτων που αναφέρονται στο JAR-OPS 1.890 εκτελούνται σύμφωνα με τις αποδεκτές διαδικασίες·

(2) παρακολούθηση του γεγονότος ότι όλη η συντήρηση που έχει ανατεθεί με σύμβαση εκτελείται σύμφωνα με τους όρους της σύμβασης και

(3) παρακολούθηση της συνεχούς συμμόρφωσης προς τις απαιτήσεις της παρούσης υποπαραγράφου.

β) Σε περίπτωση που ο αερομεταφορέας είναι εγκεκριμένος κατά JAR–145, το σύστημα ποιότητας μπορεί να συνδυάζεται με εκείνο που απαιτείται κατά JAR–145.

JAR-OPS 1.905
Εγχειρίδιο συντήρησης αερομεταφορέα
(Maintenance Management Expotion, MME)

α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να διαθέτει εγχειρίδιο συντήρησης αερομεταφορέα, το οποίο περιέχει λεπτομερή στοιχεία σχετικά με τη δομή του οργανισμού, στα οποία συμπεριλαμβάνονται:

(1) ο κάτοχος της θέσης που έχει ορισθεί, ο οποίος είναι υπεύθυνος για το απαιτούμενο κατά JAR-OPS 1.175(θ)(2) σύστημα συντήρησης και το πρόσωπο ή ομάδα προσώπων, που αναφέρονται στο JAR-OPS 1.895(β),

(2) οι διαδικασίες που πρέπει να ακολουθούνται για να πληρούνται οι διατάξεις του JAR-OPS 1.890 περί ευθύνης συντήρησης και τα καθήκοντα σχετικά με την ποιότητα κατά JAR-OPS 1.900, με την εξαίρεση ότι στην περίπτωση που ο αερομεταφορέας είναι κατάλληλα εγκεκριμένος ως οργανισμός συντήρησης κατά JAR–145, τέτοιου είδους λεπτομερή στοιχεία μπορούν να συμπεριλαμβάνονται στο κατά JAR–145 εγχειρίδιο λειτουργίας του οργανισμού συντήρησης.

β) Το εγχειρίδιο συντήρησης αερομεταφορέα (MME) και οποιαδήποτε μεταγενέστερη τροποποίηση, πρέπει να είναι εγκεκριμένα από την Αρχή.

JAR-OPS 1.910
Το πρόγραμμα συντήρησης αεροπλάνου
του αερομεταφορέα

α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι το αεροπλάνο συντηρείται σύμφωνα με το πρόγραμμα συντήρησης αεροπλάνου του αερομεταφορέα. Το πρόγραμμα πρέπει να περιλαμβάνει λεπτομερή στοιχεία, συμπεριλαμβανομένης της συχνότητας εκτέλεσης όλης της απαιτούμενης συντήρησης. Το πρόγραμμα απαιτείται να πε-

ριλαμβάνει πρόγραμμα αξιοπιστίας όταν η Αρχή αποφασίσει ότι τέτοιου είδους πρόγραμμα αξιοπιστίας είναι απαραίτητο.

β) Το πρόγραμμα συντήρησης αεροπλάνου του αερομεταφορέα και οποιαδήποτε μεταγενέστερη τροποποίηση, πρέπει να είναι εγκεκριμένα από την Αρχή.

JAR-OPS 1.915
Αεροπλάνο του αερομεταφορέα
Τεχνικό μητρώο

α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να χρησιμοποιεί τεχνικό μητρώο αεροπλάνου, το οποίο περιέχει τις ακόλουθες πληροφορίες για κάθε αεροπλάνο:

(1) πληροφορίες σχετικά με κάθε πτήση, οι οποίες είναι απαραίτητες προκειμένου να εξασφαλίζεται η συνεχής ασφάλεια της πτήσης,

(2) το τρέχον πιστοποιητικό διάθεσης σε χρήση (certificate of release to service) του αεροπλάνου·

(3) την ισχύουσα έκθεση συντήρησης, στην οποία εκτίθεται η κατάσταση συντήρησης του αεροπλάνου σχετικά με ποια είναι η επόμενη προγραμματισμένη και μη προγραμματισμένη συντήρηση που πρόκειται να εκτελεσθεί, με την εξαίρεση ότι η Αρχή μπορεί να δεχθεί να φυλάσσεται η έκθεση συντήρησης κάπου αλλού

(4) όλες τις βλάβες που δεν έχουν αποκατασταθεί, οι οποίες επηρεάζουν τη πτητική εκμετάλλευση του αεροπλάνου και

(5) κάθε απαραίτητη κατευθυντήρια οδηγία σχετικά με διακανονισμούς υποστήριξης της συντήρησης.

β) Το τεχνικό μητρώο αεροπλάνου και οποιαδήποτε μεταγενέστερη τροποποίηση, πρέπει να είναι εγκεκριμένα από την Αρχή.

JAR-OPS 1.920
Αρχεία συντήρησης

α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι το τεχνικό μητρώο αεροπλάνου διατηρείται για 24 μήνες από την ημερομηνία της τελευταίας καταχώρισης.

β) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει την καθιέρωση συστήματος με το οποίο φυλάσσονται, σε μορφή αποδεκτή από την Αρχή, για τις περιόδους που προσδιορίζονται, τα ακόλουθα αρχεία:

(1) όλα τα λεπτομερή αρχεία συντήρησης που αφορούν το αεροπλάνο και κάθε παρελκόμενο του αεροπλάνου που έχει τοποθετηθεί σε αυτό - για 24 μήνες μετά τη διάθεση σε χρήση του αεροπλάνου ή του παρελκόμενου του αεροπλάνου

(2) σχετικά με το συνολικό χρόνο και τους πτητικούς κύκλους, κατά περίπτωση, του αεροπλάνου και όλων των παρελκόμενων του αεροπλάνου με όριο ζωής – 12 μήνες από την ημερομηνία της οριστικής απόσυρσης του αεροπλάνου από την κυκλοφορία,

(3) σχετικά με το χρόνο και τους πτητικούς κύκλους, κατά περίπτωση, που μεσολάβησε από την τελευταία γενική επισκευή του αεροπλάνου ή παρελκόμενου του αεροπλάνου που υπόκειται σε όριο ζωής – έως ότου η γενική επισκευή του αεροπλάνου ή παρελκόμενου του αεροπλάνου παύσει να ισχύει λόγω της αντικατάστασής της από άλλη ισοδύναμη, ως προς το αντικείμενο και την έκταση των εργασιών, γενική επισκευή,

(4) σχετικά με την τρέχουσα κατάσταση επιθεώρησης του αεροπλάνου από την οποία μπορεί να διαπιστωθεί η συμμόρφωση προς το εγκεκριμένο πρόγραμμα συντήρησης αεροπλάνου του αερομεταφορέα – έως ότου η επιθεώρηση του αεροπλάνου ή παρελκόμενου του αεροπλάνου παύσει να ισχύει λόγω της αντικατάστασής της από άλλης ισοδύναμης, ως προς το αντικείμενο και την έκταση των εργασιών, επιθεώρησης,

(5) σχετικά με την τρέχουσα κατάσταση των οδηγιών πτητικής ικανότητας (ADs) που ισχύουν για το αεροπλάνο και τα παρελκόμενα του αεροπλάνου – για 12 μήνες από την ημερομηνία οριστικής απόσυρσης του αεροπλάνου από την κυκλοφορία και

(6) σχετικά με τις λεπτομέρειες των τρεχουσών μετατροπών και επισκευών στο αεροπλάνο, τη(-ις) μηχανή(-ές), την(-ις) έλικα(-ες) και σε οποιοδήποτε άλλο παρελκόμενο του αεροπλάνου, το οποίο είναι ζωτικής σημασίας για την ασφάλεια της πτήσης – για 12 μήνες από την ημερομηνία της οριστικής απόσυρσης τους αεροπλάνου από την κυκλοφορία.

γ) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι όταν ένα αεροπλάνο μεταβιβάζεται οριστικά από έναν αερομεταφορέα σε έναν άλλο αερομεταφορέα, μεταβιβάζονται επίσης και τα αρχεία που καθορίζονται στα (α) και (β) και ότι οι χρονικές περίοδοι που προσδιορίζονται εξακολουθούν να ισχύουν και για το νέο αερομεταφορέα.

JAR-OPS 1.925
Σκόπιμα κενό

JAR-OPS 1.930
Συνέχιση της ισχύος του πιστοποιητικού
αερομεταφορέα σχετικά με το σύστημα συντήρησης

Ο αερομεταφορέας πρέπει να πληροί τις διατάξεις των JAR-OPS 1.175 και 1.180 προκειμένου να εξασφαλίσει συνέχιση της ισχύος του πιστοποιητικού αερομεταφορέα σχετικά με το σύστημα συντήρησης.

JAR-OPS 1.935
Ισοδύναμη διαδικασία ασφάλειας

Ο αερομεταφορέας δεν καθιερώνει εναλλακτικές διαδικασίες προς εκείνες που καθορίζονται στο παρόν Τμήμα, εκτός εάν αυτό είναι αναγκαίο και μία ισοδύναμη διαδικασία ασφάλειας έχει πρώτα εγκριθεί από την Αρχή και η οποία υποστηρίζεται και από τις άλλες Αρχές των κρατών μελών του JAA.

ΤΜΗΜΑ ΙΔ
ΠΛΗΡΩΜΑ Διακυβέρνησης

Σημείωση: Σε αυτό το τμήμα γίνεται αναφορά στο JAR-FCL. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι, μέχρι την εφαρμογή του JAR-FCL, θα εφαρμόζεται η ισοδύναμη υπάρχουσα εθνική νομοθεσία.

JAR-OPS 1.940
Σύνθεση του πληρώματος διακυβέρνησης

(Βλέπε τα παραρτήματα 1 και 2 του JAR-OPS 1.940).

α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι:

(1) η σύνθεση του πληρώματος πτήσης και ο αριθμός των μελών του πληρώματος πτήσης σε καθορισμένους σταθμούς πληρώματος ανταποκρίνονται στις ελάχιστες απαιτήσεις που καθορίζονται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροπλάνου (AFM) και τηρούν τα ελάχιστα όρια που καθορίζουν οι παραπάνω απαιτήσεις,

(2) το πλήρωμα θαλάμου διακυβέρνησης περιλαμβάνει και πρόσθετα μέλη, εφόσον απαιτείται από τον τύπο της πτητικής εκμετάλλευσης και ότι δεν είναι κατώτερο του

αριθμού που καθορίζεται στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης,

(3) το σύνολο των μελών του πληρώματος πτήσης είναι κάτοχοι κατάλληλου και έγκυρου πτυχίου, που είναι αποδεκτό από την Αρχή, και διαθέτουν τα κατάλληλα προσόντα και τις ικανότητες, προκειμένου να φέρουν σε πέρας τα καθήκοντα που τους ανατίθενται,

(4) θεσπίζονται διαδικασίες, οι οποίες είναι αποδεκτές από την Αρχή, προκειμένου να αποφεύγεται η ταυτόχρονη παρουσία στο αεροπλάνο μελών πληρώματος πτήσης που δεν διαθέτουν πείρα,

(5) ένας χειριστής μεταξύ των μελών του πληρώματος διακυβέρνησης και ο οποίος έχει τα προσόντα του κυβερνήτη (Pilot-in-Command PIC) σύμφωνα με το JAR-FCL εξουσιοδοτείται ως Κυβερνήτης (Commander) ο οποίος είναι σε θέση να αναθέτει την εκτέλεση της πτήσης σε άλλο χειριστή με τα κατάλληλα προσόντα, και

(6) εφόσον απαιτείται από το εγχειρίδιο πτήσης του αεροπλάνου, χειριστής πίνακα συστημάτων, στο πλήρωμα θαλάμου διακυβέρνησης περιλαμβάνεται ένα μέλος πληρώματος το οποίο διαθέτει πτυχίο ιπτάμενου μηχανικού ή τα κατάλληλα προσόντα μέλους πληρώματος διακυβέρνησης, και το οποίο είναι αποδεκτό από την Αρχή·

(7) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι ικανοποιούνται οι απαιτήσεις του τμήματος ΙΔ σε περίπτωση πρόσληψης μελών πληρώματος πτήσης οι οποίοι δεν είναι μισθωτοί και/ή εργάζονται ως εξωτερικοί συνεργάτες ή ως εργαζόμενοι μερικής απασχόλησης. Στο πλαίσιο αυτό, πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή στο συνολικό αριθμό των τύπων ή παραλλαγών αεροπλάνου στους οποίους μπορεί να εκτελεί τα καθήκοντά του ένα μέλος του πληρώματος πτήσης για σκοπούς δημόσιας αερομεταφοράς, ο οποίος δεν πρέπει να υπερβαίνει τις απαιτήσεις που καθορίζονται στις JAR-OPS 1.980 και JAR-OPS 1.981, συμπεριλαμβανομένων των περιπτώσεων πρόσληψής του μέλους αυτού από άλλον αερομεταφορέα.

β) Ελάχιστο πλήρωμα θαλάμου διακυβέρνησης για επιχειρησιακές πτητικές λειτουργίες σε συνθήκες πτήσης δι'οργάνων (IFR) ή τη νύκτα. Στο πλαίσιο πτητικών λειτουργιών σε συνθήκες πτήσης δι' οργάνων (IFR) ή τη νύκτα, ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι:

(1) το ελάχιστο πλήρωμα θαλάμου διακυβέρνησης είναι δύο χειριστές για όλα τα αεροπλάνα με ελικοστροβιλοκινητήρες (turbopropeller) που διαθέτουν μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση θέσεων επιβατών μεγαλύτερη από 9, καθώς και για όλα τα αεροπλάνα με στροβιλοκινητήρες (turbojet) ή

(2) η πτητική εκμετάλλευση αεροπλάνων, εκτός από εκείνα που καλύπτονται από το υποπαράγραφος (β)(1) ανωτέρω, εκτελείται από έναν και μόνο χειριστή, υπό την προϋπόθεση ότι τηρούνται οι απαιτήσεις του Προσαρτήματος 2 του JAR-OPS. Εάν δεν ικανοποιούνται οι απαιτήσεις του παραρτήματος 2, το ελάχιστο πλήρωμα θαλάμου διακυβέρνησης είναι 2 χειριστές.

JAR-OPS 1.945
Μεταβατική Εκπαίδευση και έλεγχος

(Βλέπε Παράρτημα 1 του JAR-OPS 1.945).

α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι:

(1) σε περίπτωση αλλαγής τύπου ή κατηγορίας αεροπλάνου, για την οποία απαιτείται νέα ικανότητα τύπου ή κατηγορίας, κάθε μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης ολοκληρώνει πρόγραμμα εκπαίδευσης επι του τύπου, το οποίο πληροί τις απαιτήσεις που διέπουν τις άδειες πληρώματος διακυβέρνησης,

(2) κάθε μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης ολοκληρώνει πρόγραμμα μεταβατικής εκπαίδευσης παρεχόμενη από τον αερομεταφορέα, πριν από την έναρξη εκτέλεσης πτήσεων γραμμής χωρίς επιτήρηση,

i) σε περίπτωση αλλαγής αεροπλάνου, για το οποίο απαιτείται νέα ικανότητα τύπου ή κατηγορίας, ή

ii) σε περίπτωση αλλαγής αερομεταφορέα,

(3) η εκπαίδευση μετατροπής διεξάγεται από πρόσωπα που διαθέτουν τα κατάλληλα προσόντα, βάσει αναλυτικού προγράμματος εκπαίδευσης, το οποίο περιλαμβάνεται στο εγκεκριμένο από την Αρχή εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης.

(4) το εύρος της εκπαίδευσης που απαιτείται από το πρόγραμμα μεταβατικής εκπαίδευσης που παρέχεται από τον αερομεταφορέα καθορίζεται μετά από προσεκτική εξέταση της προηγούμενης εκπαίδευσης του μέλους του πληρώματος διακυβέρνησης, όπως αυτή καταγράφεται στα αρχεία εκπαίδευσης του εν λόγω μέλους, που καθορίζονται στο JAR-OPS 1.985,

(5) τα ελάχιστα πρότυπα καταλληλότητας και πείρας, που απαιτούνται για τα μέλη του πληρώματος πτήσης πριν από την έναρξη εκπαίδευσης μετατροπής, καθορίζονται στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης,

(6) κάθε μέλος του πληρώματος πτήσης υποβάλλεται στους ελέγχους που απαιτούνται από το JAR-OPS 1.965 (β), καθώς και την εκπαίδευση και τους ελέγχους που απαιτούνται από το JAR-OPS 1.965(δ), πριν από την έναρξη εκτέλεσης πτήσεων γραμμής με επιτήρηση,

(7) μετά την ολοκλήρωση πτήσης γραμμής με επιτήρηση, διενεργείται ο έλεγχος που απαιτείται από το JAR-OPS 1.965 (γ),

(8) μετά την έναρξη του προγράμματος μεταβατικής εκπαίδευσης από τον αερομεταφορέα, το μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης δεν αναλαμβάνει πτητικά καθήκοντα σε άλλο τύπο ή κατηγορία μέχρις ότου συμπληρωθεί ή εκπαίδευση,

(9) το πρόγραμμα μεταβατικής εκπαίδευσης περιλαμβάνει εκπαίδευση ολοκληρωμένης αξιοποίησης πληρώματος (Crew Resource Management, CRM).

β) Σε περίπτωση αλλαγής τύπου ή κατηγορίας αεροπλάνου, ο έλεγχος που απαιτείται από την 1.965 (β), μπορεί να συνδυαστεί με πρακτική εξέταση για ικανότητα τύπου ή κατηγορίας που απαιτείται.

γ) Οι σειρές μαθημάτων μετατροπής από τον αερομεταφορέα και μαθημάτων ικανότητας τύπου ή κατηγορίας, μπορούν να συνδυαστούν.

JAR-OPS 1.950
Εκπαίδευση διαφορών και εξοικείωσης

α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι το μέλος του πληρώματος πτήσης ολοκληρώνει:

(1) εκπαίδευση διαφορών που απαιτεί επιπλέον γνώσεις και εκπαίδευση σε κατάλληλο συνθετικό μέσο εκπαίδευσης ή αεροπλάνο,

i) εφόσον πρόκειται για πτητική εκμετάλλευση διαφορετικής παραλλαγής αεροπλάνου του ίδιου ή διαφορετικού τύπου που ανήκει στην ίδια κατηγορία με τα αεροπλάνα που εκτελούν τρέχουσα πτητική λειτουργία ή

ii) εφόσον πρόκειται για αλλαγή στον εξοπλισμό και/ή στις διαδικασίες των τύπων ή των παραλλαγών που εκτελούν τρέχουσα πτητική εκμετάλλευση.

(2) εκπαίδευση εξοικείωσης η οποία απαιτεί την απόκτηση επιπλέον γνώσης,

i) εφόσον πρόκειται για πτητική εκμετάλλευση άλλου αεροπλάνου του ιδίου τύπου ή διαφορετική έκδοσης ή

ii) εφόσον πρόκειται μία αλλαγή στον εξοπλισμό και/ή στις διαδικασίες των τύπων ή των παραλλαγών που βρίσκονται σε τρέχουσα πτητική εκμετάλλευση.

β) Ο αερομεταφορέας καθορίζει στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης τις περιπτώσεις κατά τις οποίες απαιτείται εκπαίδευση διαφορών ή εξοικείωσης.

JAR-OPS 1.955
Διορισμός κυβερνήτη

α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι για την προαγωγή του συγκυβερνήτη στη θέση του κυβερνήτη και για εκείνους που αναλαμβάνουν καθήκοντα κυβερνήτη:

(1) το εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης καθορίζει ένα ελάχιστο επίπεδο πείρας, το οποίο πρέπει να είναι αποδεκτό από την Αρχή, και

(2) για πτητικές λειτουργίες πολλαπλών πληρωμάτων (multi-crew operations), ο χειριστής ολοκληρώσει κατάλληλο πρόγραμμα εκπαίδευσης για Κυβερνήτης.

β) Η σειρά μαθημάτων για κυβερνήτες που απαιτείται από το υποπαράγραφος (α)(2) ανωτέρω, πρέπει να καθορίζεται στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης και να περιλαμβάνει τουλάχιστον τα ακόλουθα:

(1) εκπαίδευση σε εξομοιωτή πτήσεων (συμπεριλαμβανομένης της εκπαίδευσης προσανατολισμένης πτήσης γραμμής (LOFT)) και/ή πτητική εκπαίδευση,

(2) έλεγχο ικανότητας από τον αερομεταφορέα σε σχέση με τα καθήκοντα του κυβερνήτη,

(3) τα καθήκοντα του κυβερνήτη·

(4) εκπαίδευση κυβερνήτη σε γραμμή με επιτήρηση. Οι χειριστές που διαθέτουν ήδη τα κατάλληλα προσόντα για το συγκεκριμένο τύπο αεροπλάνου, απαιτείται να καλύπτουν τουλάχιστον 10 τομείς,

(5) ολοκλήρωση ελέγχου γραμμής κυβερνήτη, όπως καθορίζεται στο JAR-OPS 1.965 (γ), και αξιολόγηση αρμοδιοτήτων στη διαδρομή και το αεροδρόμιο, όπως καθορίζεται στο JAR-OPS 1.975 και

(6) εκπαίδευση ολοκληρωμένης αξιοποίησης πληρώματος (CRM).

JAR-OPS 1.960
Κυβερνήτες - κάτοχοι πτυχίου επαγγελματία χειριστή

α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι:

(1) κάτοχοι πτυχίου επαγγελματία χειριστή δεν ασκούν καθήκοντα κυβερνήτη αεροπλάνου το οποίο έχει πιστοποιηθεί στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροπλάνου για πτητική εκμετάλλευση μονομελούς πληρώματος, εκτός:

i) εάν ο χειριστής έχει ένα ελάχιστο αριθμό 500 ωρών συνολικού χρόνου πτήσης ή διαθέτει έγκυρη ικανότητα πτήσης δι' οργάνων, εφόσον εκτελείται πτητική εκμετάλλευση μεταφοράς επιβατών στο πλαίσιο των κανόνων «πτήσης εξ όψεως» (VFR), εκτός ακτίνας 50 νμ από το αεροδρόμιο αναχώρησης, ή

ii) εάν ο χειριστής έχει ένα ελάχιστο αριθμό 700 ωρών συνολικού χρόνου πτήσης, οι οποίες περιλαμβάνουν 400 ώρες με την ιδιότητα του κυβερνήτη (PIC) (σύμφωνα με το JAR – FCL), εκ των οποίων οι 100 έχουν εκτελεσθεί στο πλαίσιο «πτήσεων δι' οργάνων» (IFR), και οι οποίες περιλαμβάνουν 40 ώρες πτητικής λειτουργίας σε πολυκινητήρια αεροπλάνα, εφόσον εκτελείται πτητική εκμετάλλευση πολυκινητηρίου τύπου αεροπλάνου, στο πλαίσιο των κανόνων «πτήσης δι' οργάνων» (IFR). Οι 400 ώρες με την ιδιότητα του κυβερνήτη (PIC) μπορούν να αντικατασταθούν από τις ώρες χειρισμού με την ιδιότητα του συγκυβερνήτη, δεδομένου ότι δύο ώρες πτήσης με την ιδιότητα του συγκυβερνήτη ισοδυναμούν με μία ώρα με την ιδιότητα του κυβερνήτη (PIC), υπό την προϋπόθεση ότι οι εν λόγω ώρες πραγματοποιήθηκαν στο πλαίσιο καθιερωμένου συστήματος πληρώματος πολλαπλών χειριστών που καθορίζεται στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης,

(2) εκτός από την υποπαράγραφο (α)(1)(ii) ανωτέρω, εφόσον εκτελείται πτητική εκμετάλλευση «πτήσης δι' οργάνων» (IFR) με σύνθεση πληρώματος ενός μοναδικού χειριστή, ικανοποιούνται οι απαιτήσεις που καθορίζονται στο Παράρτημα 2 του JAR-OPS 1.940, και

(3) στην περίπτωση εκμετάλλευσης δια πολλαπλών χειριστών, εκτός από την υποπαράγραφο (α)(1) ανωτέρω, και πριν ο χειριστής αναλάβει καθήκοντα κυβερνήτη, έχει ολοκληρώσει πρόγραμμα εκπαίδευσης για κυβερνήτες που καθορίζεται στο JAR-OPS 1.955 (α)(2).

JAR-OPS 1.965
Περιοδική εκπαίδευση και έλεγχος

(Βλέπε Προσαρτήματα 1 και 2 του JAR-OPS 1.965).

α) Γενικά. Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι:

(1) κάθε μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης ακολουθεί περιοδική εκπαίδευση και υποβάλλεται σε έλεγχο και ότι το σύνολο της εν λόγω περιοδικής εκπαίδευσης και ελέγχου αφορούν τον τύπο ή την παραλλαγή του αεροπλάνου στο οποίο μετέχει σαν μέλος πληρώματος,

(2) το πρόγραμμα περιοδικής εκπαίδευσης και ελέγχου καθορίζεται στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης και εγκρίνεται από την Αρχή,

(3) η περιοδική εκπαίδευση διεξάγεται από το ακόλουθο προσωπικό:

i) Εκπαίδευση εδάφους και επαναληπτική εκπαίδευση – από πρόσωπο που διαθέτει τα κατάλληλα προσόντα,

ii) Εκπαίδευση σε εξομοιωτή πτήσης/αεροπλάνο – από εκπαιδευτή ικανότητας τύπου (TRI) ή από εκπαιδευτή ικανότητας τύπου επι συνθετικών μέσων (SFI) με την προϋπόθεση ότι οι TRI ή SFI ικανοποιούν τις απαιτήσεις πείρας και γνώσεων του αερομεταφορέα σύμφωνα με το παράρτημα 1 του OPS 1.965 (a) (1) (i) (A) και (B),

iii) Εκπαίδευση και έλεγχος εξοπλισμού επείγουσας ανάγκης και ασφαλείας – από προσωπικό που διαθέτει τα κατάλληλα προσόντα και

iv) Εκπαίδευση ολοκληρωμένης αξιοποίησης πληρώματος (CRM) – από προσωπικό που διαθέτει τα κατάλληλα προσόντα.

(4) Ο περιοδικός έλεγχος διεξάγεται από το ακόλουθο προσωπικό:

i) Έλεγχοι ικανότητας αερομεταφορέα– από εξεταστή ικανότητας τύπου (TRE), και εφ' όσον ο έλεγχος διεξαχθεί σε εγκεκριμένο εξομοιωτή πτήσεων σύμφωνα με το JAR-STD 1A, από εξεταστή επί συνθετικών μέσων (SFE),

ii) Έλεγχοι γραμμής– από κυβερνήτες που διορίζονται από τον αερομεταφορέα και είναι αποδεκτοί από την Αρχή, και

iii) Έλεγχος επί Σωστικών μέσων και επειγούσης ανάγκης από προσωπικό που διαθέτει τα κατάλληλα προσόντα.

β) Έλεγχος ικανότητας αερομεταφορέα (Operator Proficiency Check).

(1) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι:

i) κάθε μέλος του πληρώματος πτήσης υποβάλλεται σε ελέγχους ικανότητας από τον αερομεταφορέα, προκειμένου να αποδείξει τις ικανότητές του στο πλαίσιο της εκτέλεσης κανονικών και μη κανονικών διαδικασιών, καθώς και διαδικασιών επείγουσας ανάγκης και

ii) ο έλεγχος διενεργείται χωρίς εξωτερική οπτική αναφορά, εφόσον το μέλος του πληρώματος πτήσης καλείται να εκτελέσει πτητική εκμετάλλευση στα πλαίσια «πτήσης δι' οργάνων» (IFR).

iii) Το κάθε μέλος πληρώματος υποβάλλεται σε περιοδικούς ελέγχους από τον αερομεταφορέα σαν μέλος κανονικής σύνθεσης πληρώματος.

(2) Η περίοδος ισχύος του ελέγχου ικανότητας αερομεταφορέα είναι 6 ημερολογιακοί μήνες, πέραν του υπολοίπου του μήνα έκδοσης. Εφόσον ο έλεγχος διενεργείται εντός των τελευταίων 3 ημερολογιακών μηνών ισχύος του προηγούμενου ελέγχου ικανότητας από τον αερομεταφορέα, η περίοδος ισχύος παρατείνεται από την ημέρα έκδοσης έως και 6 ημερολογιακούς μήνες από την ημερομηνία λήξης της ισχύος του προηγούμενου ελέγχου ικανότητας από τον αερομεταφορέα.

γ) Έλεγχος γραμμής. Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι κάθε μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης υποβάλλεται σε έλεγχο γραμμής στο αεροπλάνο, προκειμένου να αποδείξει την ικανότητά του στο πλαίσιο της εκτέλεσης κανονικών πτητικών λειτουργιών γραμμής, οι οποίες περιγράφονται στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης. Η περίοδος ισχύος του ελέγχου γραμμής είναι 12 ημερολογιακοί μήνες, εκτός του υπολοίπου του μήνα έκδοσης. Εφόσον ο έλεγχος διενεργείται εντός των τελευταίων 3 ημερολογιακών μηνών ισχύος του προηγούμενου ελέγχου γραμμής, η περίοδος ισχύος παρατείνεται από την ημέρα έκδοσης έως και 12 ημερολογιακούς μήνες από την ημερομηνία λήξης της ισχύος του προηγούμενου ελέγχου γραμμής.

δ) Εκπαίδευση και έλεγχος εξοπλισμού επείγουσας ανάγκης και ασφαλείας. Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι κάθε μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης ακολουθεί εκπαίδευση και υποβάλλεται σε έλεγχο σχετικά με τη θέση και τη χρήση του συνόλου του εξοπλισμού επείγουσας ανάγκης και ασφαλείας που μεταφέρεται στο αεροπλάνο. Η περίοδος ισχύος του ελέγχου εξοπλισμού επείγουσας ανάγκης και ασφαλείας είναι 12 ημερολογιακοί μήνες, εκτός του υπολοίπου του μήνα έκδοσης. Εφόσον ο έλεγχος διενεργείται εντός των τελευταίων 3 ημερολογιακών μηνών ισχύος του προηγούμενου ελέγχου επείγουσας ανάγκης και ασφαλείας, η περίοδος ισχύος παρατείνεται από την ημερομηνία έκδοσης έως και 12 ημερολογιακούς μήνες από την ημερομηνία λήξης της ισχύος του προηγούμενου ελέγχου εξοπλισμού επείγουσας ανάγκης και ασφαλείας.

ε) Ολοκληρωμένη αξιοποίηση πληρώματος (CRM). Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι κάθε μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης ακολουθεί εκπαίδευση ολοκληρωμένης αξιοποίησης πληρώματος, η οποία αποτελεί μέρος της περιοδικής εκπαίδευσης.

στ) Εκπαίδευση εδάφους και επανεκπαίδευση. Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι κάθε μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης ακολουθεί εκπαίδευση εδάφους και επαναληπτική εκπαίδευση κάθε 12 ημερολογιακούς μήνες. Εφόσον η εκπαίδευση πραγματοποιείται εντός 3 ημερολογιακών μηνών, πριν από τη λήξη της ισχύος της περιόδου των 12 ημερολογιακών μηνών η επόμενη εκπαίδευση εδάφους και επαναληπτική εκπαίδευση πρέπει να ολοκληρωθεί εντός 12 ημερολογιακών μηνών από την αρχική ημερομηνία λήξης της προηγούμενης εκπαίδευσης εδάφους και επανεκπαίδευσης.

ζ) Εκπαίδευση σε εξομοιωτή πτήσης/αεροπλάνο. Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι κάθε μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης ακολουθεί εκπαίδευση σε εξομοιωτή πτήσης / αεροπλάνο τουλάχιστον κάθε 12 ημερολογιακούς μήνες. Εφόσον η εκπαίδευση πραγματοποιείται εντός 3 ημερολογιακών μηνών, πριν από τη λήξη της ισχύος της περιόδου των 12 ημερολογιακών μηνών, η επόμενη εκπαίδευση σε εξομοιωτή πτήσης / αεροπλάνο πρέπει να ολοκληρωθεί εντός 12 ημερολογιακών μηνών από την αρχική ημερομηνία λήξης της προηγούμενης εκπαίδευσης σε εξομοιωτή πτήσης/αεροπλάνο.

JAR-OPS 1.968
Προσόντα χειριστή για την εκτέλεση πτητικής λειτουργίας από οποιαδήποτε θέση χειριστή

(Βλέπε Παράρτημα 1 του JAR-OPS 1.968).

α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι:

(1) ο χειριστής, στον οποίο μπορεί να ανατεθεί πτητική εκμετάλλευση από οποιαδήποτε θέση χειριστού, έχει ολοκληρώσει κατάλληλη εκπαίδευση και έχει υποβληθεί στον κατάλληλο έλεγχο και

(2) το πρόγραμμα εκπαίδευσης και ελέγχου καθορίζεται στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης και είναι αποδεκτό από την Αρχή.

JAR-OPS 1.970
Πρόσφατη πείρα

α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι:

(1) Κυβερνήτης. Απαγορεύεται η πτητική εκμετάλλευση αεροπλάνου από χειριστή με την ιδιότητα του κυβερνήτη, εκτός εάν εντός των προηγούμενων 90 ημερών, έχει εκτελέσει τουλάχιστον 3 απογειώσεις και 3 προσγειώσεις, ως χειριστής σε αεροπλάνο του ιδίου τύπου ή σε εξομοιωτή πτήσης του τύπου του αεροπλάνου που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί, ο οποίος είναι πιστοποιημένος και εγκεκριμένος για αυτό τον σκοπό σύμφωνα με το JAR-STD 1A και

(2) Συγκυβερνήτης. Απαγορεύεται στο συγκυβερνήτη ο χειρισμός των πηδαλίων κατά την απογείωση και την προσγείωση, εκτός εάν εντός των προηγουμένων 90 ημερών, έχει εκτελέσει καθήκοντα ως χειριστής πηδαλίων κατά τη διάρκεια της απογείωσης και προσγείωσης σε αεροπλάνο του ιδίου τύπου ή σε εξομοιωτή πτήσης του τύπου του αεροπλάνου που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί, ο οποίος είναι πιστοποιημένος και εγκεκριμένος για αυτό τον σκοπό σύμφωνα με το JAR-STD 1A.

β) Η περίοδος των 90 ημερών που καθορίζεται στην υποπαράγραφο (α)(1) και (2) δύναται να παραταθεί έως και 120 ημέρες κατ' ανώτατο όριο, εφόσον εκτελείται πτήση γραμμής υπό την επιτήρηση εκπαιδευτή ικανότητος τύπου (TRI) ή εξεταστή ικανότητας τύπου (TRE). Για περιόδους μεγαλύτερες των 120 ημερών, οι απαιτήσεις πρόσφατης πείρας ικανοποιούνται με την εκτέλεση μίας εκπαιδευτικής πτήσης ή με τη χρήση εγκεκριμένου εξομοιωτή πτήσης.

JAR-OPS 1.975
Κυβερνήτης-Αξιολόγηση αρμοδιοτήτων στη διαδρομή και στο αεροδρόμιο

α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι ο χειριστής, πριν

από το διορισμό του ως κυβερνήτης, έχει αποκτήσει επαρκείς γνώσεις σχετικά με τη διαδρομή που πρόκειται να διανύσει και με τα αεροδρόμια (συμπεριλαμβανομένων και των αεροδρομίων εναλλαγής), καθώς και τις εγκαταστάσεις και διαδικασίες που πρόκειται να χρησιμοποιηθούν.

β) Η περίοδος ισχύος της αξιολόγησης αρμοδιοτήτων στο πλαίσιο της διαδρομής και του αεροδρομίου είναι 12 ημερολογιακοί μήνες, πέραν του υπολοίπου:

(1) του μήνα της αξιολόγησης, ή

(2) του μήνα της τελευταίας πτητικής λειτουργίας στη συγκεκριμένη διαδρομή ή στο αεροδρόμιο.

γ) Η αξιολόγηση αρμοδιοτήτων στη διαδρομή και το αεροδρόμιο επικυρώνεται εκ νέου μέσω της εκτέλεσης πτητικής λειτουργίας στη διαδρομή ή το αεροδρόμιο, εντός της περιόδου ισχύος που καθορίζεται στο υποπαράγραφος (β) ανωτέρω.

δ) Εφόσον επικυρώνεται εκ νέου εντός των τελευταίων 3 ημερολογιακών μηνών ισχύος της προηγούμενης αξιολόγησης στη διαδρομή και το αεροδρόμιο, η περίοδος ισχύος παρατείνεται από την ημερομηνία που η εν λόγω αξιολόγηση επικυρώνεται εκ νέου έως και 12 ημερολογιακούς μήνες από την ημερομηνία λήξης της προηγούμενης αξιολόγησης αρμοδιοτήτων στη διαδρομή και το αεροδρόμιο.

JAR-OPS 1.978
Προηγμένο πρόγραμμα αξιολόγησης

α) Οι περίοδοι ισχύος των JAR-OPS 1.965 και 1.970 δύναται να παραταθούν, εφόσον η Αρχή έχει εγκρίνει προηγμένο πρόγραμμα αξιολόγησης το οποίο καταρτίζεται από τον αερομεταφορέα.

β) Το προηγμένο πρόγραμμα αξιολόγησης πρέπει να περιλαμβάνει εκπαίδευση και ελέγχους, οι οποίοι εξασφαλίζουν και διαφυλάττουν ένα επίπεδο ικανοτήτων αντίστοιχο προς εκείνο που ορίζουν οι διατάξεις των JAR-OPS 1.945, 1.965 και 1.970.

JAR-OPS 1.980
Άσκηση καθηκόντων σε περισσότερους του ενός τύπους ή παραλλαγές αεροπλάνων

(Βλέπε Παράρτημα 1 του JAR-OPS 1.980).

α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι δεν εκτελείται πτητική εκμετάλλευση περισσοτέρων του ενός τύπων ή παραλλαγών αεροπλάνου από μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης, εκτός εάν το εν λόγω μέλος διαθέτει τη σχετική ικανότητα.

β) Στο πλαίσιο της πτητικής εκμετάλλευσης περισσότερων του ενός τύπων ή παραλλαγών αεροπλάνου, ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι οι διαφορές και/ή οι ομοιότητες μεταξύ των συγκεκριμένων αεροπλάνων δικαιολογούν τέτοιου είδους πτητικές λειτουργίες, λαμβάνοντας υπόψη τα παρακάτω:

(1) το επίπεδο της τεχνολογικής υποδομής,

(2) τις επιχειρησιακές διαδικασίες,

(3) τα πτητικά χαρακτηριστικά.

γ) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης, που χειρίζεται περισσότερους από έναν τύπους ή παραλλαγές αεροπλάνου, συμμορφώνεται προς όλες τις απαιτήσεις που καθορίζονται στο Τμήμα ΙΔ για κάθε τύπο ή διαφορετική έκδοση, εκτός εάν η Αρχή έχει επιτρέψει παρεκκλίσεις σχετικά με τις απαιτήσεις εκπαίδευσης, ελέγχων και πρόσφατης πείρας.

δ) Ο αερομεταφορέας καθορίζει στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης κατάλληλες διαδικασίες και/ή επιχειρησιακούς περιορισμούς, οι οποίοι έχουν εγκριθεί από την Αρχή, για κάθε πτητική εκμετάλλευση περισσότερων του ενός τύπων ή παραλλαγών αεροπλάνου, οι οποίες καλύπτουν:

(1) το ελάχιστο επίπεδο πείρας των μελών του πληρώματος πτήσης,

(2) το ελάχιστο επίπεδο πείρας σε ένα τύπο ή μία διαφορετική έκδοση, πριν από την έναρξη εκπαίδευσης ή πτητικής λειτουργίας σε άλλο τύπο ή διαφορετική έκδοση,

(3) τη διαδικασία, βάση της οποίας το πλήρωμα θαλάμου διακυβέρνησης που διαθέτει τα προσόντα για ένα τύπο ή μια διαφορετική έκδοση, θα εκπαιδευτεί και θα αποκτήσει προσόντα για άλλο τύπο ή διαφορετική έκδοση,

(4) όλες τις ισχύουσες απαιτήσεις πρόσφατης πείρας για κάθε τύπο ή διαφορετική έκδοση.

JAR-OPS 1.981
Πτητική εκμετάλλευση ελικοπτέρου και αεροπλάνου

α) Σε περίπτωση που μέλος πληρώματος διακυβέρνησης ασκεί πτητικά καθήκοντα τόσο σε ελικόπτερα όσο και σε αεροπλάνα:

(1) ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι η πτητική εκμετάλλευση σε ελικόπτερα και αεροπλάνα περιορίζονται σε ένα τύπο για το καθένα.

(2) ο αερομεταφορέας καθορίζει στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης κατάλληλες διαδικασίες και/ή επιχειρησιακούς περιορισμούς, που έχουν εγκριθεί από την Αρχή.

JAR-OPS 1.985
Αρχεία εκπαίδευσης

α) Ο αερομεταφορέας:

(1) τηρεί αρχεία για το σύνολο των εκπαιδεύσεων, ελέγχων και αξιολογήσεων που καθορίζονται στις JAR-OPS 1.945, 1.955, 1.965, 1.968 και 1.975, οι οποίες αφορούν μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης και

(2) θέτει στη διάθεση του εν λόγω μέλους του πληρώματος διακυβέρνησης, κατόπιν αίτησης, τα αρχεία του συνόλου του προγράμματος μεταβατικής εκπαίδευσης επι τύπου καθώς και των περιοδικών εκπαιδεύσεων και ελέγχων.

Παράρτημα 1 στο JAR-OPS 1.940
Αντικατάσταση κατά τη διάρκεια της πτήσης μελών του πληρώματος πτήσης

α) Μέλος του πληρώματος πτήσης δύναται να αντικατασταθεί κατά τη διάρκεια αυτής, στο πλαίσιο των καθηκόντων του στα χειριστήρια, από άλλο μέλος του εν λόγω πληρώματος, το οποίο διαθέτει τα κατάλληλα προς τούτο προσόντα.

β) Αντικατάσταση του κυβερνήτη

(1) Ο κυβερνήτης μπορεί να αντικατασταθεί από:

i) άλλο χειριστή που διαθέτει προσόντα κυβερνήτη ή

ii) για πτήσεις πάνω από το επίπεδο 200 από κυβερνήτη που διαθέτει τα απαραίτητα προσόντα, όπως καθορίζεται λεπτομερώς στην υποπαράγραφο (γ) κατωτέρω.

γ) Ελάχιστες απαιτήσεις για την αντικατάσταση κυβερνήτη από άλλον χειριστή :

(1) πτυχίο χειριστή εναέριων γραμμών σε ισχύ,

(2) εκπαίδευση μετατροπής και έλεγχος (συμπεριλαμβανομένης της εκπαίδευσης ικανότητας τύπου), σύμφωνα με το JAR-OPS 1.945,

(3) το σύνολο της περιοδικής εκπαίδευσης και των ελέγχων, σύμφωνα με το JAR-OPS 1.965 και 1.968 και

(4) αξιολόγηση αρμοδιοτήτων κυβερνήτη στη διαδρομή, σύμφωνα με το JAR-OPS 1.975.

δ) Αντικατάσταση συγκυβερνήτη

(1) Ο συγκυβερνήτης μπορεί να αντικατασταθεί από:

i) άλλο χειριστή που διαθέτει τα κατάλληλα προσόντα ή

ii) αντικαταστάτη συγκυβερνήτη πλεύσης (cruise relief co-pilot) που έχει αξιολογηθεί όπως καθορίζεται λεπτομερώς στο υποπαράγραφος (ε) κατωτέρω.

ε) Ελάχιστες απαιτήσεις για τον αντικαταστάτη συγκυβερνήτη πλεύσης (cruise relief co-pilot):

(1) εν ισχύ πτυχίο επαγγελματία χειριστή ο οποίος διαθέτει ικανότητα πτήσης δι' οργάνων,

(2) εκπαίδευση και έλεγχος μετατροπής, συμπεριλαμβανομένης της εκπαίδευσης ικανότητας τύπου, όπως καθορίζεται στο JAR-OPS 1.945, με εξαίρεση την απαίτηση σχετικά με την εκπαίδευση απογείωσης και προσγείωσης,

(3) το σύνολο της περιοδικής εκπαίδευσης και των ελέγχων, όπως καθορίζονται στο JAR-OPS 1.965, με εξαίρεση την απαίτηση σχετικά με την εκπαίδευση απογείωσης και προσγείωσης και

(4) πτητική εκμετάλλευση με την ιδιότητα του συγκυβερνήτη μόνο σε συνθήκες οριζόντιας πτήσης και όχι κάτω από επίπεδο πτήσης 200.

(5) Δεν απαιτείται πρόσφατη πείρα, όπως καθορίζεται στο JAR-OPS 1.970. Ωστόσο, ο χειριστής πρέπει να διαθέτει πρόσφατη πείρα σε εξομοιωτή πτήσης και να ακολουθεί επαναληπτική εκπαίδευση πτήσης ανά χρονικά διαστήματα που δεν υπερβαίνουν τις 90 ημέρες. Η εν λόγω επαναληπτική εκπαίδευση μπορεί να συνδυάζεται με την εκπαίδευση που καθορίζεται στο JAR-OPS 1.965.

στ) Αντικατάσταση του χειριστή πίνακα συστημάτων. Ο χειριστής πίνακα συστημάτων δύναται να αντικατασταθεί κατά τη διάρκεια της πτήσης από μέλος του πληρώματος, που είναι κάτοχος άδειας ιπταμένου μηχανικού ή από μέλος του πληρώματος πτήσης που διαθέτει τα κατάλληλα προσόντα, και το οποίο είναι αποδεκτό από την Αρχή.

Παράρτημα 2 στο JAR-OPS 1.940
Πτητικές λειτουργίες μονομελούς πληρώματος
σε «πτήση δι' οργάνων» ή κατά τη νύκτα

α) Τα αεροπλάνα που αναφέρονται στο JAR-OPS 1.940 (β)(2), μπορούν να τεθούν σε πτητική εκμετάλλευση από ένα και μόνο χειριστή σε «πτήση δι' οργάνων» (IFR) ή κατά τη νύκτα, όταν ικανοποιούνται οι ακόλουθες απαιτήσεις:

(1) εφόσον ο αερομεταφορέας εντάσσει στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης πρόγραμμα μετατροπής και επανεκπαίδευσης χειριστή, το οποίο περιλαμβάνει τις πρόσθετες απαιτήσεις για πτητική εκμετάλλευση μονομελούς πληρώματος,

(2) Ειδικότερα, οι διαδικασίες που αφορούν τον θάλαμο διακυβέρνησης πρέπει να περιλαμβάνουν:

i) τον χειρισμό των κινητήρων και τους χειρισμούς επειγούσης ανάγκης,

ii) χρήση του πίνακα ενεργειών σε περιπτώσεις κανονικών και μη κανονικών διαδικασιών, καθώς και διαδικασιών επείγουσας ανάγκης,

iii) επικοινωνία ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας,

iv) διαδικασίες αναχώρησης και προσέγγισης,

(v) χειρισμό αυτόματου πιλότου και

(vi) απλοποιημένα έγγραφα πτήσης,

(3) οι απαιτούμενοι από το JAR-OPS 1.965 περιοδικοί έλεγχοι για την περίπτωση μονομελούς πληρώματος διεξάγονται στον τύπο ή την κατηγορία του αεροπλάνου και σε περιβάλλον που είναι αντιπροσωπευτικό της πτητικής λειτουργίας,

(4) ο χειριστής πρέπει να διαθέτει χρόνο πτήσης τουλάχιστον 50 ωρών στο συγκεκριμένο τύπο ή κατηγορία αεροπλάνου στο πλαίσιο πτήσεων δι'οργάνων, από τις οποίες οι 10 ώρες να αφορούν καθήκοντα κυβερνήτη και

(5) η ελάχιστη απαιτούμενη πρόσφατη πείρα για χειριστή που ασκεί καθήκοντα στο πλαίσιο πτητικής λειτουργίας μονομελούς πληρώματος σε πτήση δι'οργάνων ή κατά τη νύκτα, αντιστοιχεί σε 5 πτήσεις δι'οργάνων με την ιδιότητα του μοναδικού χειριστή, συμπεριλαμβανομένων 3 προσεγγίσεων δι'οργάνων, οι οποίες διεξήχθησαν κατά τη διάρκεια των προηγουμένων 90 ημερών στον τύπο ή την κατηγορία του αεροπλάνου. Η εν λόγω απαίτηση μπορεί να αντικατασταθεί από έλεγχο προσέγγισης δι'οργάνων, στον τύπο ή την κατηγορία του αεροπλάνου.

Παράρτημα 1 στο JAR-OPS 1.945
Πρόγραμμα μεταβατικής εκπαίδευσης
του αερομεταφορέα

α) Το πρόγραμμα μεταβατικής εκπαίδευσης που παρέχεται από τον αερομεταφορέα περιλαμβάνει:

(1) εκπαίδευση και διενέργεια ελέγχων εδάφους, συμπεριλαμβανομένων των συστημάτων του αεροπλάνου, των κανονικών και μη κανονικών διαδικασιών, καθώς και των διαδικασιών επείγουσας ανάγκης,

(2) εκπαίδευση και διενέργεια ελέγχων σχετικά με τον εξοπλισμό επείγουσας ανάγκης και ασφαλείας, οι οποίοι πρέπει να ολοκληρώνονται πριν από την έναρξη της εκπαίδευσης στο αεροπλάνο,

(3) εκπαίδευση ολοκληρωμένης αξιοποίησης πληρώματος (CRM),

(4) εκπαίδευση και διενέργεια ελέγχων σε εξομοιωτή πτήσης/αεροπλάνο και

(5) εκτέλεση πτήσεων επι γραμμής υπό επιτήρηση και διενέργεια ελέγχου γραμμής.

β) Η πρόγραμμα μεταβατικής εκπαίδευσης διεξάγεται βάση της σειράς που καθορίζεται στο υποπαράγραφος (α) ανωτέρω.

γ) Σε περίπτωση που μέλος του πληρώματος πτήσης δεν έχει ολοκληρώσει στο παρελθόν πρόγραμμα μεταβατικής εκπαίδευσης από τον αερομεταφορέα, ο τελευταίος εξασφαλίζει ότι, εκτός από το υποπαράγραφος (α) ανωτέρω, το εν λόγω μέλος του πληρώματος ακολουθεί εκπαίδευση γενικού χαρακτήρα σε σχέση με την παροχή πρώτων βοηθειών και κατά περίπτωση, εκπαίδευση αναγκαστικής προσθαλάσσωσης χρησιμοποιώντας τον εξοπλισμό στο νερό.

Παράρτημα 1 στο JAR-OPS 1.965
Επαναληπτική εκπαίδευση και έλεγχος - Χειριστές

α) Επαναληπτική εκπαίδευση. – Η επαναληπτική εκπαίδευση περιλαμβάνει:

(1) εκπαίδευση εδάφους και επανεκπαίδευση·

i) το πρόγραμμα της εκπαίδευσης εδάφους και επανεκπαίδευσης περιλαμβάνει:

Α) συστήματα αεροπλάνου,

Β) διαδικασίες και απαιτήσεις πτητικής λειτουργίας, συμπεριλαμβανόμενης της αφαίρεσης του πάγου (αποπα-

γοποίησης) και της αποφυγής δημιουργίας πάγου (αντιπαγοποίησης), καθώς και της μη-ικανότητας εκπλήρωσης των καθηκόντων του χειριστή και

Γ) ατύχημα/συμβάν και ανασκόπηση του γεγονότος.

ii) Οι γνώσεις που αποκομίζονται από την εκπαίδευση εδάφους και την επαναληπτική εκπαίδευση εξετάζονται βάσει ερωματηματολογίου ή άλλων κατάλληλων μεθόδων.

(2) εκπαίδευση σε εξομοιωτή πτήσης/αεροπλάνο

i) το πρόγραμμα εκπαίδευσης σε εξομοιωτή πτήσης/αεροπλάνο καθορίζεται κατά τρόπο ώστε να έχουν καλυφθεί όλες οι μείζονες αστοχίες (βλάβες) των συστημάτων του αεροπλάνου και οι διαδικασίες που συνδέονται με αυτές κατά τη διάρκεια των 3 προηγουμένων ετών.

ii) Σε περίπτωση εκτέλεσης ελιγμών στο αεροπλάνο με κινητήρα εκτός λειτουργίας, η βλάβη κινητήρα πρέπει να εξομοιώνεται.

iii) η εκπαίδευση σε εξομοιωτή πτήσης / αεροπλάνο δύναται να συνδυαστεί με τον έλεγχο ικανότητας από τον αερομεταφορέα.

(3) Εκπαίδευση σχετικά με τον εξοπλισμό ασφαλείας και επείγουσας ανάγκης·

i) το πρόγραμμα εκπαίδευσης σχετικά με τον εξοπλισμό ασφαλείας και επείγουσας ανάγκης δύναται να συνδυαστεί με τον έλεγχο εξοπλισμού ασφαλείας και επείγουσας ανάγκης. Το εν λόγω πρόγραμμα διεξάγεται στο αεροπλάνο ή σε κατάλληλη εναλλακτική εκπαιδευτική συσκευή.

ii) Το ετήσιο πρόγραμμα εκπαίδευσης σχετικά με τον εξοπλισμό ασφαλείας και επείγουσας ανάγκης, πρέπει να:

Α) πραγματική εφαρμογή σωσιβίων γιλέκων, κατά περίπτωση,

Β) πραγματική εφαρμογή προστατευτικής αναπνευστικής συσκευής,

Γ) πραγματικός χειρισμός συσκευών πυρόσβεσης,

Δ) οδηγίες σχετικά με τη θέση και τη χρήση του συνόλου του εξοπλισμού ασφαλείας και επείγουσας ανάγκης που μεταφέρεται στο αεροπλάνο,

Ε) οδηγίες σχετικά με τη θέση και τη χρήση όλων των τύπων εξόδων και

ΣΤ) διαδικασίες ασφαλείας (Security).

iii) Ανά τριετία το πρόγραμμα εκπαίδευσης πρέπει να περιλαμβάνει τα ακόλουθα:

Α) πραγματική λειτουργία όλων των τύπων εξόδων,

Β) επίδειξη της μεθόδου χρήσης του ολισθητήρα, κατά περίπτωση,

Γ) πραγματική επιχείρηση πυρόσβεσης με τη χρήση εξοπλισμού ο οποίος είναι αντιπροσωπευτικός του εξοπλισμού του συγκεκριμένου αεροπλάνου, στο πλαίσιο πραγματικής ή σε συνθήκες προσομοίωσης πυρκαγιάς, εκτός της περίπτωσης των πυροσβεστήρων με halon, όπου μπορεί να χρησιμοποιηθεί εναλλακτική μέθοδος, η οποία είναι αποδεκτή από την Αρχή,

Δ) τις επιπτώσεις του καπνού σε κλειστό χώρο και την πραγματική χρήση του συνόλου του σχετικού εξοπλισμού σε περιβάλλον προσομοίωσης το οποίο έχει κατακλυστεί από καπνό,

Ε) πραγματικό χειρισμό φωτοβολίδων, αληθινών ή σε συνθήκες προσομοίωσης, κατά περίπτωση και

ΣΤ) επίδειξη σχετικά με τη χρήση της (των) σωσίβιας(ων) λέμβου(ων), κατά περίπτωση.

(4) Εκπαίδευση ολοκληρωμένης αξιοποίησης πληρώματος (CRM).

β) Διενέργεια περιοδικών ελέγχων. Η διενέργεια περιοδικών ελέγχων περιλαμβάνει:

(1) έλεγχο ικανότητας από τον αερομεταφορέα.

i) κατά περίπτωση, οι έλεγχοι ικανότητας από τον αερομεταφορέα περιλαμβάνουν τους ακόλουθους ελιγμούς:

Α) ματαιωθείσα απογείωση, εφόσον υπάρχει διαθέσιμος εξομοιωτής πτήσης σε διαφορετική περίπτωση στο αεροπλάνο πραγματο-ποιούνται μόνο ασκήσεις επαφής των χειρών στους μοχλούς του αεροπλάνου (touch drill),

Β) απογείωση με απώλεια κινητήρα μεταξύ V1 και V2 ή μόλις το επιτρέψουν οι όροι ασφαλείας,

Γ) προσέγγιση ακριβείας δι'οργάνων στα ελάχιστα με ένα κινητήρα εκτός λειτουργίας, στην περίπτωση πολυκινητηρίων αεροπλάνων,

Δ) προσέγγιση μη ακριβείας στα ελάχιστα,

Ε) αποτυχημένη προσέγγιση δι'οργάνων από τα ελάχιστα με ένα κινητήρα εκτός λειτουργίας, στην περίπτωση πολυκινητηρίων αεροπλάνων και

ΣΤ) προσγείωση με ένα κινητήρα εκτός λειτουργίας. Για μονοκινητήρια αεροπλάνα απαιτείται η πρακτική εφαρμογή αναγκαστικής προσγείωσης.

ii) Σε περίπτωση εκτέλεσης ελιγμών με κινητήρα εκτός λειτουργίας στο αεροπλάνο πρέπει να εξομοιώνεται η βλάβη του κινητήρα.

iii) Εκτός από τους ελέγχους που καθορίζονται στο σημείο (i), περιπτώσεις (Α) έως (ΣΤ) ανωτέρω, οι απαιτήσεις που διέπουν την έκδοση αδειών πληρώματος πτήσης στο JAR – FCL πρέπει να ολοκληρώνονται κάθε 12 μήνες και μπορούν να συνδυάζονται με τον έλεγχο ικανότητας από τον αερομεταφορέα.

iv) Για χειριστή που εκτελεί πτητικές λειτουργίες μόνο στο πλαίσιο «πτήσεων εξ όψεως» (VFR), οι έλεγχοι που καθορίζονται στο σημείο (i), περιπτώσεις (Γ) έως (Ε) ανωτέρω, μπορούν να παραλειφθούν, με εξαίρεση την προσέγγιση και επανακύκλωση πολυκινητήριου αεροπλάνου με ένα κινητήρα εκτός λειτουργίας.

(v) Οι έλεγχοι ικανότητας από τον αερομεταφορέα πρέπει να διενεργούνται από εξεταστή ικανότητας τύπου (TRI).

(2) Έλεγχοι εξοπλισμού ασφαλείας και επείγουσας ανάγκης. Οι τομείς οι οποίοι πρόκειται να αποτελέσουν αντικείμενο εξέτασης αντιστοιχούν στους τομείς που καλύφθηκαν από την εκπαίδευση σύμφωνα με το υποπαράγραφος (α)(3) ανωτέρω.

(3) Έλεγχοι γραμμής

i) Οι έλεγχοι γραμμής πρέπει να εξασφαλίζουν την ικανότητα εκτέλεσης κατά τρόπο ικανοποιητικό πλήρους πτητικής λειτουργίας γραμμής, συμπεριλαμβανομένων των διαδικασιών προ και μετά την πτήση, και της χρήσης του διαθέσιμου εξοπλισμού, όπως καθορίζεται στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης.

ii) Το πλήρωμα θαλάμου διακυβέρνησης πρέπει να αξιολογείται με βάση τις ικανότητές του στο πλαίσιο ολοκληρωμένης αξιοποίησης πληρώματος (CRM).

iii) Σε περίπτωση ανάθεσης σε χειριστές καθηκόντων ενεργού και μη ενεργού χειριστή, πρέπει να διενεργείται έλεγχος των εν λόγω χειριστών ως προς τα παραπάνω καθήκοντα.

iv) Οι έλεγχοι γραμμής πρέπει να ολοκληρώνονται σε αεροπλάνο.

(v) Οι έλεγχοι γραμμής πρέπει να διενεργούνται από κυβερνήτες που διορίζονται από τον αερομεταφορέα και είναι αποδεκτοί από την Αρχή.

Παράρτημα 2 στο JAR-OPS 1.965
Περιοδική εκπαίδευση και έλεγχος–
Χειριστές πίνακα συστημάτων

α) Η περιοδική εκπαίδευση και ο έλεγχος για χειριστές πίνακα συστημάτων ικανοποιεί τις απαιτήσεις που αφορούν τους χειριστές, καθώς και τα ενδεχόμενα πρόσθετα εξειδικευμένα καθήκοντα, παραλείποντας τους τομείς εκπαίδευσης που δεν σχετίζονται με τους χειριστές πίνακα συστημάτων.

β) Η περιοδική εκπαίδευση και ο έλεγχος για χειριστές πίνακα συστημάτων πραγματοποιείται, σε οποιαδήποτε χρονική στιγμή, παράλληλα με την περιοδική εκπαίδευση και τον έλεγχο χειριστή.

γ) Ο έλεγχος γραμμής διενεργείται από κυβερνήτη που καθορίζεται από τον αερομεταφορέα και είναι αποδεκτός από την Αρχή, ή από ένα εκπαιδευτή ή εξεταστή ικανότητας τύπου χειριστών πίνακα συστημάτων.

Παράρτημα 1 στο JAR-OPS 1.968
Προσόντα χειριστή για την εκτέλεση
πτητικής λειτουργίας από οποιαδήποτε θέση χειριστή

α) Οι κυβερνήτες, τα καθήκοντα των οποίων απαιτούν, επίσης, χειρισμό από τη δεξιά θέση του αεροπλάνου, καθώς και άσκηση καθηκόντων συγκυβερνήτη ή οι κυβερνήτες οι οποίοι υποχρεούνται να εκτελούν καθήκοντα εκπαίδευσης και εξέτασης από τη δεξιά θέση, ολοκληρώνουν πρόσθετη εκπαίδευση και υποβάλλονται σε ελέγχους, όπως καθορίζεται στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης, παράλληλα με τους ελέγχους ικανότητας από τον αερομεταφορέα που καθορίζονται στο JAR-OPS 1.965(β). Η πρόσθετη αυτή εκπαίδευση πρέπει να περιλαμβάνει τουλάχιστον τα ακόλουθα:

(1) απώλεια κινητήρα κατά τη διάρκεια της απογείωσης,

(2) προσέγγιση με ένα κινητήρα εκτός λειτουργίας και επανακύκλωση και

(3) προσγείωση με ένα κινητήρα εκτός λειτουργίας,

β) Σε περίπτωση εκτέλεσης ελιγμών στο αεροπλάνο με κινητήρα εκτός λειτουργίας, πρέπει να εξομοιώνεται η βλάβη του κινητήρα.

γ) Σε περίπτωση εκτέλεσης χειρισμών από τη δεξιά θέση, οι απαιτούμενοι από το παρόντα κανονισμό έλεγχοι σχετικά με το χειρισμό από την αριστερή θέση πρέπει, επιπλέον, να είναι έγκυροι και πρόσφατοι.

δ) Ο χειριστής που αντικαθιστά τον κυβερνήτη, θα πρέπει να έχει επιδείξει παράλληλα με τη διενέργεια ελέγχων ικανότητας από τον αερομεταφορέα, σύμφωνα με το JAR-OPS 1.965(β), ασκήσεις και διαδικασίες οι οποίες σε διαφορετική περίπτωση δεν θα υπάγονταν στην αρμοδιότητα του, στο πλαίσιο της άσκησης των καθηκόντων του. Η άσκηση μπορεί να διεξαχθεί από οποιαδήποτε θέση, εφόσον δεν υπάρχουν σημαντικές διαφορές μεταξύ δεξιάς και αριστερής θέσης (για παράδειγμα, λόγω της χρήσης αυτόματου πιλότου).

ε) Ο χειριστής, εκτός του κυβερνήτη που καταλαμβάνει την αριστερή θέση, αποδεικνύει την πείρα του σχετικά με ασκήσεις και διαδικασίες, παράλληλα με τη διενέργεια ελέγχων ικανότητας από τον αερομεταφορέα, σύμφωνα με το JAR-OPS 1.965(β), οι οποίες σε διαφορετική περίπτωση θα υπάγονταν στην αρμοδιότητα του κυβερνήτη, στο πλαίσιο της άσκησης των καθηκόντων του με την ιδιότητα του μη-ιπτάμενου χειριστή. Η άσκηση μπορεί να διεξαχθεί από οποιαδήποτε θέση, εφόσον δεν υπάρχουν σημαντικές διαφορές μεταξύ δεξιάς και αριστερής θέσης (για παράδειγμα, λόγω της χρήσης αυτόματου πιλότου).

Παράρτημα 1 στο JAR-OPS 1.980
Άσκηση καθηκόντων σε περισσότερους
του ενός τύπους ή παραλλαγές αεροπλάνων

β) Σε περίπτωση άσκησης καθηκόντων από μέλος του πληρώματος πτήσης σε περισσότερες από μία κατηγορίες, τύπους ή παραλλαγές αεροπλάνου (μονομελές πλήρωμα κατηγορίας και/ή τύπου), αλλά όχι στο πλαίσιο ενιαίας καταχώρησης αδείας, ο αερομεταφορέας πρέπει να συμμορφώνεται προς τα ακόλουθα:

(1) απαγορεύεται σε μέλος του πληρώματος πτήσης να χειρίζεται πάνω από:

i) τρεις τύπους ή παραλλαγές αεροπλάνου με κινητήρες εμβόλων ή

ii) τρεις τύπους ή παραλλαγές στροβιλοελικοφόρου αεροπλάνου ή

iii) ένα τύπο ή διαφορετική έκδοση στροβιλοελικοφόρου αεροπλάνου και ένα τύπο ή διαφορετική έκδοση αεροπλάνου με κινητήρα εμβόλων ή

(vi) ένα τύπο ή διαφορετική έκδοση στροβιλοελικοφόρου αεροπλάνου και κάθε αεροπλάνου στο πλαίσιο συγκεκριμένης κατηγορίας.

(2) το JAR-OPS 1.965 για κάθε τύπο ή διαφορετική έκδοση στο πλαίσιο πτητικής λειτουργίας, εκτός εάν ο αερομεταφορέας έχει παρουσιάσει ειδικές διαδικασίες και/ή επιχειρησιακούς περιορισμούς, που είναι αποδεκτοί από την Αρχή.

β) Σε περίπτωση άσκησης καθηκόντων από μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης σε περισσότερους από έναν τύπους ή παραλλαγές αεροπλάνου, στο πλαίσιο μίας ή περισσοτέρων καταχωρήσεων αδείας (χειριστής πολλαπλών τύπων), ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι:

(1) το ελάχιστο συμπλήρωμα πληρώματος διακυβέρνησης, που καθορίζεται στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης, είναι το ίδιο για κάθε τύπο ή διαφορετική έκδοση που πρόκειται να τεθεί σε πτητική λειτουργία,

(2) μέλος του πληρώματος πτήσης δεν χειρίζεται περισσότερους από δύο τύπους ή παραλλαγές αεροπλάνου, για τις οποίες απαιτείται ξεχωριστή καταχώρηση αδείας και

(3) μόνο τα αεροπλάνα που καλύπτονται από μία καταχώρησης αδείας εκτελούν πτητικές λειτουργίες σε οποιαδήποτε χρονική περίοδο εκτέλεσης πτητικών καθηκόντων, εκτός εάν ο αερομεταφορέας έχει θεσπίσει διαδικασίες προκειμένου να εξασφαλιστεί επαρκής χρόνος για προετοιμασία.

γ) Σε περίπτωση άσκησης καθηκόντων από μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης σε περισσότερους από έναν τύπους ή παραλλαγές αεροπλάνου (μονομελές πλήρωμα κατηγορίας και/ή τύπου), αλλά όχι στο πλαίσιο ενιαίας καταχώρησης αδείας, ο αερομεταφορέας πρέπει να συμμορφώνεται προς τα ακόλουθα:

(1) υποπαράγραφο (β)(1), (β)(2) και (β)(3) ανωτέρω,

(2) το υποπαράγραφο (δ) κατωτέρω.

δ) Σε περίπτωση άσκησης καθηκόντων από μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης σε περισσότερους από έναν τύπους ή παραλλαγές αεροπλάνου (χειριστής πολλαπλών τύπων), όχι όμως στο πλαίσιο ενιαίας καταχώρησης αδείας, ο αερομεταφορέας πρέπει να συμμορφώνεται προς τα ακόλουθα:

(1) υποπαράγραφο (β)(1), (β)(2) και (β)(3) ανωτέρω,

(2) Πριν από την χρήση των προνομίων που παρέχουν 2 καταχωρήσεις αδείας:

i) τα μέλη του πληρώματος διακυβέρνησης πρέπει να έχουν ολοκληρώσει δύο διαδοχικούς ελέγχους ικανότητας από τον αερομεταφορέα και πρέπει να διαθέτουν 500 ώρες στη σχετική θέση πληρώματος στο πλαίσιο δημοσίων αερομεταφορών με τον ίδιο αερομεταφορέα.

ii) Στην περίπτωση χειριστή που διαθέτει πείρα με συγκεκριμένο αερομεταφορέα και κάνει χρήση των προνομίων 2 καταχωρήσεων αδείας, και ο οποίος στη συνέχεια προάγεται στη διακυβέρνηση ενός από τους εν λόγω τύπους με τον ίδιο αερομεταφορέα, η απαιτούμενη ελάχιστη πείρα με την ιδιότητα του κυβερνήτη είναι 6 μήνες και 300 ώρες, ενώ ο χειριστής πρέπει να έχει ολοκληρώσει 2 διαδοχικούς ελέγχους ικανότητας από τον αερομεταφορέα προτού καταστεί και πάλι ικανός να κάνει χρήση των 2 καταχωρήσεων αδείας.

(3) Πριν από την έναρξη εκπαίδευσης και άσκησης καθηκόντων σε άλλο τύπο ή διαφορετική έκδοση αεροπλάνου, τα μέλη του πληρώματος πτήσης πρέπει να έχουν συμπληρώσει 3 μήνες και 150 ώρες πτήσης με το βασικό αεροπλάνο, ενώ στην περίοδο αυτή πρέπει να περιλαμβάνεται τουλάχιστον ένας έλεγχος ικανότητας.

(4) Μετά την ολοκλήρωση του αρχικού ελέγχου γραμμής στο νέο τύπο αεροπλάνου, πρέπει να πραγματοποιηθούν 50 ώρες πτήσης ή να καλυφθούν 20 τομείς αποκλειστικά σε αεροπλάνα της νέας ικανότητας τύπου.

(5) Το JAR-OPS 1.970 για κάθε τύπο που χειρίζεται, εκτός εάν η Αρχή έχει επιτρέψει παρεκκλίσεις, σύμφωνα με το υποπαράγραφο (7) κατωτέρω.

(6) Η περίοδος κατά τη διάρκεια της οποίας απαιτείται πείρα πτήσεων γραμμής για κάθε τύπο αεροπλάνου πρέπει να καθορίζεται στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης.

(7) Εφόσον ζητούνται παρεκκλίσεις με σκοπό τον περιορισμό των απαιτήσεων εκπαίδευσης, ελέγχων και πρόσφατης πείρας μεταξύ διαφορετικών τύπων αεροπλάνων, ο αερομεταφορέας πρέπει να παράσχει διευκρινίσεις στην Αρχή σχετικά με τους τομείς για τους οποίους δεν απαιτείται επανάληψη για κάθε τύπο ή διαφορετική έκδοση, λόγω της ύπαρξης ομοιοτήτων.

i) JAR-OPS 1.965(β) απαιτεί τη διενέργεια δύο ελέγχων ικανότητας ετησίως από τον αερομεταφορέα. Σε περίπτωση που συμφωνείται παρέκκλιση, σύμφωνα με την υποπαράγραφο (7) ανωτέρω, προκειμένου να εναλλάσσονται οι έλεγχοι ικανότητας από τον αερομεταφορέα μεταξύ των δύο τύπων αεροπλάνου, κάθε έλεγχος ικανότητας από τον αερομεταφορέα επικυρώνει τον αντίστοιχο έλεγχο για τον άλλο τύπο. Οι σχετικές απαιτήσεις περί αδειών πληρώματος πτήσης ικανοποιούνται, υπό τον όρο ότι η περίοδος μεταξύ των ελέγχων ικανότητας αδείας δεν υπερβαίνει αυτή που καθορίζεται στον ισχύοντα κανονισμό περί χορήγησης αδειών πληρώματος πτήσης για κάθε τύπο. Επιπλέον, η σχετική και η εγκεκριμένη περιοδική εκπαίδευση πρέπει να καθορίζεται στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης.

ii) Ο JAR-OPS 1.965, υποπαράγραφο γ), απαιτεί ετήσιο έλεγχο γραμμής. Σε περίπτωση που συμφωνείται παρέκκλιση σύμφωνα με το σημείο 7), ανωτέρω, προκειμένου να εναλλάσσονται οι έλεγχοι γραμμής μεταξύ διαφορετικών τύπων ή παραλλαγών, κάθε έλεγχος γραμμής επικυρώνει και τον αντίστοιχο έλεγχο γραμμής για τον άλλο τύπο ή την άλλη διαφορετική έκδοση.

iii) Η ετήσια εκπαίδευση και ο έλεγχος εξοπλισμού ασφαλείας και επείγουσας ανάγκης πρέπει να καλύπτει το σύνολο των απαιτήσεων για κάθε τύπο.

(8) Το JAR-OPS 1.965 σχετικά με την πτητική εκμετάλλευση κάθε τύπου ή διαφορετική έκδοσης, εκτός εάν η Αρχή έχει επιτρέψει παρεκκλίσεις, σύμφωνα με το σημείο (7) ανωτέρω.

ε) Σε περίπτωση άσκησης καθηκόντων από μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης σε συνδυασμούς τύπων ή παραλλαγών αεροπλάνου (μονομελές πλήρωμα κατηγορίας και χειριστής πολλαπλών τύπων), ο αερομεταφορέας πρέπει να αποδείξει ότι έχουν εγκριθεί ειδικές διαδικασίες και/ή επιχειρησιακοί περιορισμοί, σύμφωνα με το JAR-OPS 1.980(δ).

ΤΜΗΜΑ ΙΕ
ΠΛΗΡΩΜΑ ΘΑΛΑΜΟΥ ΕΠΙΒΑΤΩΝ

JAR-OPS 1.988
Δυνατότητα εφαρμογής

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι όλα τα μέλη πληρώματος, με εξαίρεση τα μέλη πληρώματος διακυβέρνησης, στα οποία ανατίθενται από τον αερομεταφορέα καθήκοντα στο θάλαμο επιβατών ενός αεροπλάνου, συμμορφώνονται προς τις απαιτήσεις του παρόντος τμήματος και τους ισχύοντες κανόνες ασφαλείας.

JAR-OPS 1.990
Αριθμός και σύνθεση του πληρώματος θαλάμου επιβατών

α) Ο αερομεταφορέας δεν επιτρέπεται να χρησιμοποιεί επιχειρησιακά αεροπλάνο, το οποίο διαθέτει μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση θέσεων επιβατών μεγαλύτερη των 19 θέσεων, εφόσον μεταφέρει έναν ή περισσότερους επιβάτες, παρά μόνο εάν τουλάχιστον ένα μέλος του πληρώματος θαλάμου επιβατών περιλαμβάνεται στο πλήρωμα με σκοπό την εκτέλεση των καθηκόντων που καθορίζονται στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης, με γνώμονα την ασφάλεια των επιβατών.

β) Προκειμένου να αποδείξει τη συμμόρφωσή του προς τις διατάξεις της υποπαραγράφου (α) ανωτέρω, ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι ο ελάχιστος αριθμός πληρώματος θαλάμου επιβατών αντιστοιχεί:

(1) σε ένα μέλος πληρώματος θαλάμου ανά 50 θέσεις επιβατών ή ανά τμήμα 50 θέσεων επιβατών οι οποίες βρίσκονται στον ίδιο θάλαμο του αεροπλάνου ή

(2) στον αριθμό του πληρώματος θαλάμου επιβατών το οποίο συμμετείχε ενεργά στη σχετική επίδειξη εκκένωσης επείγουσας ανάγκης ή στον αριθμό που υποτίθεται ότι συμμετείχε στη σχετική επίδειξη, ωστόσο, εάν η μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση θέσεων επιβατών είναι μικρότερη από τον αριθμό των θέσεων που εκκενώθηκαν κατά τη διάρκεια της επίδειξης κατά τουλάχιστον 50 θέσεις, τότε είναι δυνατή η μείωση του πληρώματος θαλάμου κατά ένα μέλος για κάθε σύνολο 50 θέσεων, εφόσον η μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση θέσεων επιβατών είναι χαμηλότερη από την πιστοποιημένη μέγιστη χωρητικότητα.

γ) Σε εξαιρετικές περιστάσεις, η Αρχή μπορεί να απαιτήσει από τον αερομεταφορέα να συμπεριλάβει επιπλέον μέλη στο πλήρωμα θαλάμου επιβατών.

δ) Σε περίπτωση απρόβλεπτης μεταβολής συνθηκών, ο απαιτούμενος ελάχιστος αριθμός μελών πληρώματος θαλάμου επιβατών μπορεί να μειωθεί εφόσον:

(1) ο αριθμός των επιβατών έχει μειωθεί σύμφωνα με τις διαδικασίες που καθορίζονται στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης, και

(2) υποβάλλεται έκθεση στην Αρχή μετά την ολοκλήρωση της πτήσης.

ε) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι ικανοποιούνται οι απαιτήσεις του τμήματος ΙΕ σε περίπτωση πρόσληψης μελών πληρώματος θαλάμου οι οποίοι δεν είναι μισθωτοί και/ή εργάζονται ως εξωτερικοί συνεργάτες ή ως εργαζόμενοι μερικής απασχόλησης. Στο πλαίσιο αυτό, πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή στο συνολικό αριθμό των τύπων ή παραλλαγών αεροπλάνου στους οποίους μπορεί να εκτελεί τα καθήκοντά του ένα μέλος του πληρώματος θαλάμου για σκοπούς δημοσίας αερομεταφοράς, ο οποίος δεν πρέπει να υπερβαίνει τις απαιτήσεις που καθορίζονται στις JAR-OPS 1.1030, συμπεριλαμβανομένων των περιπτώσεων πρόσληψής του μέλους αυτού από άλλον αερομεταφορέα.

JAR-OPS 1.995
Ελάχιστες απαιτήσεις

α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι κάθε μέλος του πληρώματος θαλάμου επιβατών συμμορφώνεται προς τις ισχύουσες ελάχιστες απαιτήσεις αναφορικά με το ελάχιστο όριο ηλικίας, δηλαδή να είναι τουλάχιστον 18 ετών.

β) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι κάθε μέλος του πληρώματος θαλάμου επιβατών έχει αρχικά κριθεί ικανό σύμφωνα με το πιστοποιητικό υγείας να εκτελεί τα καθήκοντά του σύμφωνα με τις διαδικασίες που καθορίζονται στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης.

γ) Το μέλος παραμένει ικανό για να εκτελέσει τα παραπάνω καθήκοντα τα παραπάνω καθήκοντα.

JAR-OPS 1.1000
Αρχαιότερα μέλη πληρώματος θαλάμου επιβατών

α) Ο αερομεταφορέας διορίζει αρχαιότερο μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών σε περίπτωση που ο αριθμός των μελών του πληρώματος είναι μεγαλύτερος του ενός.

(β) Το αρχαιότερο μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών είναι υπόλογο έναντι του κυβερνήτη αναφορικά με τη διεξαγωγή όλων των διαδικασιών, κανονικών και επειγούσης ανάγκης όπως περιγράφονται στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης

γ) Στις περιπτώσεις κατά τις οποίες απαιτείται η μεταφορά περισσοτέρων του ενός μελών πληρώματος θαλάμου επιβατών βάσει του JAR-OPS 1.990, ο αερομεταφορέας διορίζει ανώτερο μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών μόνο εάν το εν λόγω πρόσωπο έχει τουλάχιστον ενός έτους πείρα ως επιχειρησιακό μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών και έχει αποπερατώσει την κατάλληλη εκπαίδευση.

δ) Ο αερομεταφορέας θεσπίζει διαδικασίες προκειμένου να επιλεγεί το καταλληλότερο από πλευράς προσόντων μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών ως αναπληρωματικό ανώτερο μέλος πληρώματος θαλάμου σε περίπτωση που το διορισμένο ανώτερο μέλος αδυνατεί να ασκήσει τα καθήκοντά του. Οι διαδικασίες αυτές πρέπει να είναι αποδεκτές από την Αρχή και να λαμβάνουν υπόψη την επιχειρησιακή πείρα του μέλους πληρώματος θαλάμου επιβατών.

JAR-OPS 1.1005
Αρχική εκπαίδευση

(Βλέπε Παράρτημα 1 του JAR-OPS 1.1005).

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι κάθε μέλος του πληρώματος θαλάμου επιβατών αποπερατώνει με επιτυχία την αρχική εκπαίδευση, η οποία εγκρίνεται από την Αρχή, σύμφωνα με τις ισχύουσες απαιτήσεις του παραρτήματος 1 του OPS 1.1005 και με τους ελέγχους όπως περιγράφονται στο JAR-OPS 1.1025. Η αρχική εκπαίδευση πρέπει να ολοκληρωθεί επιτυχώς πριν το μέλος υποστεί μεταβατική εκπαίδευση.

JAR-OPS 1.1010
Μεταβατική εκπαίδευση και εκπαίδευση διαφορών

(Βλέπε Παράρτημα 1 του JAR-OPS 1.1010).

α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι κάθε μέλος του πληρώματος θαλάμου επιβατών έχει αποπερατώσει κατάλληλη εκπαίδευση, σύμφωνα με τους ισχύοντες κανονισμούς και όπως καθορίζεται στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης, προτού αναλάβει τα καθήκοντα που του έχουν ανατεθεί, ως ακολούθως:

(1) μεταβατική εκπαίδευση. Απαιτείται η ολοκλήρωση μεταβατικής εκπαίδευσης πριν:

i) την πρώτη ανάθεση από τον αερομεταφορέα καθηκόντων μέλους πληρώματος θαλάμου επιβατών, ή

ii) την ανάθεση άσκησης καθηκόντων σε άλλο τύπο αεροπλάνου, και

(2) εκπαίδευση διαφορών. Η εκπαίδευση διαφορών πρέπει να ολοκληρώνεται πριν την ανάληψη καθηκόντων:

i) σε διαφορετική έκδοση τύπου αεροπλάνου που βρίσκεται ήδη σε πτητική λειτουργία ή

ii) σε τύπους αεροπλάνων που βρίσκονται ήδη σε πτητική λειτουργία ή σε παραλλαγές αυτών, που διαθέτουν διαφορετικό εξοπλισμό ασφαλείας, ο οποίος είναι τοποθετημένος σε διαφορετική θέση, ή εφαρμόζονται διαφορετικές κανονικές και επείγουσας ανάγκης διαδικασίες ασφαλείας.

β) Στον προσδιορισμό της ύλης στα προγράμματα μεταβατικής εκπαίδευσης και εκπαίδευσης διαφορών ο αερομεταφορέας θα λαμβάνει υπ' όψη την προηγούμενη εκπαίδευση του μέλους πληρώματος θαλάμου επιβατών, όπως αυτό έχει καταχωρηθεί στον ατομικό φάκελο σύμφωνα με το JAR-OPS 1.1035

γ) Ο αερομεταφορέας θα πρέπει να εξασφαλίζει ότι:

(1) η μεταβατική εκπαίδευση έχει εκπονηθεί και διεξάγεται σύμφωνα με το παράρτημα 1 του JAR-OPS 1.1010

(2) η εκπαίδευση διαφορών διεξάγεται με καθορισμένο τρόπο και

(3) η μεταβατική εκπαίδευση και αν απαιτείται, η εκπαίδευση διαφορών, περιλαμβάνει την χρήση του υλικού επειγούσης ανάγκης και όλες τις διαδικασίες κανονικές και επείγουσες που σχετίζονται με τον τύπο ή την παραλλαγή του τύπου και συμπεριλαμβάνει επίσης πρακτική εξάσκηση σε αντιπροσωπευτικά συνθετικά μέσα ή στο αεροπλάνο.

JAR-OPS 1.1012
Πτήσεις εξοικείωσης

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι, μετά την ολοκλήρωση της εκπαίδευσης μετατροπής, ακολουθεί η εκτέλεση πτήσεων εξοικείωσης για κάθε μέλος του πληρώματος θαλάμου επιβατών πριν αυτό αναλάβει καθήκοντα ως μέλος του ελάχιστου πληρώματος θαλάμου επιβατών που απαιτείται από το JAR-OPS 1.990.

JAR-OPS 1.1015
Επαναληπτική εκπαίδευση

(Βλέπε Παράρτημα 1 του JAR-OPS 1.1015).

α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι κάθε μέλος του

πληρώματος θαλάμου επιβατών ακολουθεί επαναληπτική εκπαίδευση, η οποία καλύπτει τις δραστηριότητες που έχουν ανατεθεί σε κάθε μέλος σε κανονικές και επείγουσας ανάγκης διαδικασίες και τις ασκήσεις που σχετίζονται με τον(τους) τύπο(ους) και/ή την(τις) διαφορετική έκδοση(ες) αεροπλάνου στο οποίο ασκούν τα καθήκοντά τους σύμφωνα με τις ισχύουσες απαιτήσεις του παραρτήματος 1 του JAR-OPS 1.015.

β) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι η περιοδική εκπαίδευση και το πρόγραμμα ελέγχου που εγκρίνεται από την Αρχή περιλαμβάνει διδασκαλία θεωρητικού και πρακτικού χαρακτήρα, η οποία συνοδεύεται από πρακτική εξάσκηση σε προσωπικό επίπεδο σύμφωνα με το παράρτημα 1 του JAR-OPS 1.1015

γ) Η περίοδος ισχύος της περιοδικής εκπαίδευσης και του σχετικού ελέγχου, που απαιτείται από το JAR-OPS 1.1025, είναι 12 ημερολογιακοί μήνες, οι οποίοι προσμετρούνται στο υπόλοιπο του μήνα κατά τον οποίο ολοκληρώθηκε η εν λόγω εκπαίδευση. Εάν η εκπαίδευση ολοκληρώθηκε εντός των τελευταίων 3 μηνών της περιόδου ισχύος του προηγούμενου ελέγχου, η περίοδος ισχύος παρατείνεται από την ημερομηνία κατά την οποία ολοκληρώθηκε έως και 12 ημερολογιακούς μήνες από την ημερομηνία λήξης του προηγούμενου ελέγχου.

JAR-OPS 1.1020
Εκπαίδευση Επαναδιάθεσης

(Βλέπε Παράρτημα 1 στο JAR-OPS 1.1020).

α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι κάθε μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών το οποίο έχει παύσει να ασκεί πτητικά καθήκοντα για διάστημα μεγαλύτερο των 6 μηνών και εξακολουθεί να παραμένει εντός της περιόδου ισχύος του προηγούμενου ελέγχου, που απαιτείται από το JAR-OPS 1.1025(β)(3), ολοκληρώνει την εκπαίδευση επαναδιάθεσης η οποία καθορίζεται στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης, όπως περιγράφεται στο παράρτημα 1 του JAR-OPS 1.1020.

(β) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι σε περίπτωση που μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών δεν έχει παύσει να ασκεί όλα τα καθήκοντα πτητικής λειτουργίας, αλλά, κατά τους τελευταίους 6 μήνες δεν έχει αναλάβει καθήκοντα σε τύπο αεροπλάνου ως μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών που απαιτεί ο JAR-OPS 1.990(β), το εν λόγω μέλος, πριν αναλάβει καθήκοντα στο συγκεκριμένο τύπο αεροπλάνου, είτε:

(1) ακολουθεί εκπαίδευση επαναδιάθεσης στο συγκεκριμένο τύπο αεροπλάνου ή

(2) συμμετέχει σε δύο σκέλη εξοικείωσης του συγκεκριμένου τύπου αεροπλάνου.

JAR-OPS 1.1025
Έλεγχοι

α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι κατά τη διάρκεια, ή μετά την ολοκλήρωση της εκπαίδευσης, που απαιτείται από το JAR-OPS 1.1005, 1.1010 και 1.1015, κάθε μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών υποβάλλεται σε έλεγχο ο οποίος καλύπτει την ληφθείσα εκπαίδευση προκειμένου να επιβεβαιωθεί η ικανότητά του ως προς την εκτέλεση καθηκόντων ασφαλείας υπό κανονικές συνθήκες και συνθήκες επείγουσας ανάγκης. Οι έλεγχοι αυτοί πραγματοποιούνται από προσωπικό το οποίο είναι αποδεκτό στην Αρχή.

β) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίσει ότι το κάθε μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών έχει υποστεί τους παρακάτω ελέγχους:

(1) Αρχική εκπαίδευση – σύμφωνα με το παράρτημα 1 του JAR-OPS 1.1005,

(2) Μεταβατική εκπαίδευση και εκπαίδευση διαφορών σύμφωνα με το παράρτημα 1 του JAR-OPS 1020 και

(3) Επαναληπτική εκπαίδευση σύμφωνα με το παράρτημα 1 του JAR-OPS 1015.

JAR-OPS 1.1030
Άσκηση καθηκόντων σε περισσότερους
του ενός τύπους ή παραλλαγές αεροπλάνων

α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι κανένα μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών δεν ασκεί καθήκοντα σε περισσότερους των τριών τύπους αεροπλάνων, με εξαίρεση την περίπτωση κατά την οποία, και εφόσον υφίσταται έγκριση της Αρχής, μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών μπορεί να ασκεί καθήκοντα σε τέσσερις τύπους αεροπλάνων, υπό τον όρο ότι ο εξοπλισμός ασφαλείας και οι διαδικασίες έκτακτης ανάγκης είναι παρεμφερείς σε τουλάχιστον δύο από τους συγκεκριμένους τύπους.

β) Για τους σκοπούς της υποπαραγράφου (α) ανωτέρω, θεωρείται ότι παραλλαγές ενός τύπου αεροπλάνου συνιστούν διαφορετικούς τύπους εφόσον δεν παρουσιάζουν ομοιότητες μεταξύ τους ως προς τα ακόλουθα σημεία:

(1) λειτουργία εξόδου επείγουσας ανάγκης,

(2) χώρος εγκατάστασης και τύπος του εξοπλισμού ασφαλείας και

(3) διαδικασίες επείγουσας ανάγκης.

JAR-OPS 1.1035
Αρχεία εκπαίδευσης

Ο αερομεταφορέας:

(1) τηρεί αρχεία για το σύνολο των εκπαιδεύσεων και των ελέγχων που απαιτούνται από το JAR-OPS 1.1005, 1.1010, 1.1015, 1.1020 και 1.1025, και

(2) παρέχει, κατόπιν αιτήματος, τα αρχεία κάθε αρχικής εκπαίδευσης, εκπαίδευσης μετατροπής, καθώς και περιοδικής εκπαίδευσης και ελέγχου στο ενδιαφερόμενο μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών.

Παράρτημα 1 στο JAR-OPS 1.1005
Αρχική Εκπαίδευση

α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι η αρχική εκπαίδευση διεξάγεται από πρόσωπα που διαθέτουν τα κατάλληλα προς τούτο προσόντα

β) Εκπαίδευση κατά της πυρκαγιάς και του καπνού:

1. Έμφαση στην ευθύνη του πληρώματος θαλάμου να αντιμετωπίζει έγκαιρα έκτακτες ανάγκες που σχετίζονται με τη φωτιά και τον καπνό και συγκεκριμένα, έμφαση στη σημασία εντοπισμού της υπάρχουσας εστίας φωτιάς,

2. Σημασία στην άμεση ενημέρωση του πληρώματος διακυβέρνησης, καθώς και στις συγκεκριμένες ενέργειες που χρειάζονται για το συντονισμό και τη συνδρομή, όταν εκδηλώνεται φωτιά ή καπνός,

3. Αναγκαιότητα για συχνό έλεγχο των περιοχών όπου μπορεί να εκδηλωθεί φωτιά, συμπεριλαμβανομένων των τουαλετών, και των σχετικών ανιχνευτών καπνού,

4. Κατάταξη της φωτιάς και κατάλληλος τύπος πυροσβεστικού μέσου και διαδικασίας για συγκεκριμένες καταστάσεις πυρκαγιάς, τεχνικές εφαρμογής πυροσβεστικών μέσων, συνέπειες ακατάλληλης εφαρμογής, και χρήση σε περιορισμένο χώρο και

5. Γενικές διαδικασίες παροχής υπηρεσιών σε έκτακτες ανάγκες στο έδαφος από αεροδρόμια.

γ) Εκπαίδευση διάσωσης σε υγρό περιβάλλον. Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι η εκπαίδευση διάσωσης σε υγρό περιβάλλον περιλαμβάνει πως οι επιβάτες και το πλήρωμα πρέπει όντως να φορούν και να χρησιμοποιούν τον ατομικό εξοπλισμό για να επιπλέουν στο νερό. Πριν την πρώτη απασχόληση σε αεροπλάνο που είναι εξοπλισμένο με σωσίβιες λέμβους ή άλλο παρεμφερή εξοπλισμό πρέπει να προβλέπεται εκπαίδευση για την χρήση του εξοπλισμού αυτού, καθώς και πραγαματική πρακτική εξάσκηση στο νερό.

δ) Εκπαίδευση διάσωσης. Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι η εκπαίδευση διάσωσης πρέπει να αντιστοιχεί στο συγκεκριμένο χώρο (π.χ. πολικές περιοχές, έρημος, ζούγκλα ή θάλασσα).

ε) Ιατρικές πτυχές και πρώτες βοήθειες. Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι η εκπαίδευση για τις ιατρικές πτυχές και πρώτες βοήθειες περιλαμβάνει:

1. οδηγίες παροχής πρώτων βοηθειών και χρήση του κιβωτίου πρώτων βοηθειών,

2. πρώτες βοήθειες σχετιζόμενες με την εκπαίδευση διάσωσης και την κατάλληλη υγιεινή και

3. την φυσιολογία της πτήσης και συγκεκριμένη έμφαση στην υποξυγοναιμία.

στ) Μεταχείριση επιβατών. Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι η εκπαίδευση για την μεταχείριση επιβατών περιλαμβάνει τα επόμενα:

1. Συμβουλές για την αναγνώριση και τη μεταχείριση επιβατών οι οποίοι είναι μεθυσμένοι από οινόπνευμα ή είναι υπό την επήρεια φαρμάκων ή είναι επιθετικοί,

2. Χρησιμοποιούμενες μέθοδοι για την κινητοποίηση επιβατών και τον αναγκαίο έλεγχο του πλήθους με σκοπό τη διευκόλυνση εγκατάλειψης του αεροπλάνου,

3. Κανονισμοί που καλύπτουν την ασφαλή τοποθέτηση των αποσκευών στο θάλαμο (συμπεριλαμβανομένων των στοιχείων εξυπηρέτησης θαλάμου) και ο κίνδυνος να αποβούν οι αποσκευές επικίνδυνες και τους επιβαίνοντας στο θάλαμο ή να παρεμποδίσουν ή να βλάψουν τον εξοπλισμό έκτακτης ανάγκης ή τις εξόδους του αεροπλάνου,

4. Την σημασία στην ορθή κατανομή των καθισμάτων ως προς τη μάζα και την ευστάθεια του αεροπλάνου. Συγκεκριμένη έμφαση επίσης στα καθίσματα αναπήρων επιβατών και η ανάγκη αρτιμελών επιβατών δίπλα σε μη επιβλεπόμενες εξόδους,

5. Καθήκοντα σε περίπτωση αναταράξεων, συμπεριλαμβανομένης της ασφάλισης του θαλάμου,

6. Προφυλάξεις που πρέπει να λαμβάνονται όταν μεταφέρονται στο θάλαμο ζωντανά ζώα,

7. Εκπαίδευση στα επικίνδυνα εμπορεύματα,

8. διαδικασίες ασφάλειας (security), συμπεριλαμβανομένου και του τμήματος ΙΘ.

ζ) Επικοινωνία. Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι κατά τη διάρκεια της εκπαίδευσης, δίδεται έμφαση στην αποτελεσματική επικοινωνία μεταξύ πληρώματος θαλάμου και πληρώματος διακυβέρνησης, η εκπαίδευση δε αυτή περιλαμβάνει την τεχνική, την κοινή γλώσσα και την ορολογία.

η) Πειθαρχία και ευθύνες. Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι κάθε μέλος του πληρωματος θαλάμου εκπαιδευεται στη:

1. σημασία να εκτελεί το πλήρωμα θαλάμου τα καθήκοντά του σύμφωνα με το εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης,

2. συνεχή επάρκεια και ικανότητα να ενεργεί σαν μέλους ενός πληρώματος θαλάμου, ιδιαίτερα όσο αφορά τους περιορισμούς στους χρόνους πτήσης και

απασχόλησής και σύμφωνα με τις απαιτήσεις ανάπαυσης;

3. γνώση των κανονισμού της πολιτικής αεροπορίας σχετικά με το πλήρωμα θαλάμου επιβατών και το ρόλο της Αρχής,

4. γενική γνώση της σχετικής αεροπορικής ορολογίας, τη θεωρία της πτήσης, την κατανομή των επιβατών, τη μετεωρολογία και τις περιοχές πτήσης,

5. ενημέρωση του πληρώματος θαλάμου πριν την πτήση και παροχή των αναγκαίων για την ασφάλεια πληροφοριών όσον αφορά τα ειδικά τους καθήκοντα,

6. σημασία στην ενημέρωση των σχετικών εγγράφων και εγχειριδίων με τις τροποποιήσεις τους που παρέχονται από τον αερομεταφορέα,

7. σημασία να προσδιορίζεται πότε τα μέλη του πληρώματος θαλάμου έχουν τη δικαιοδοσία και την ευθύνη να αρχίσουν την εγκατάλειψη του αεροσκάφους και άλλες διαδικασίες έκτακτης ανάγκης και

8. σημασία στα καθήκοντα και στις ευθύνες όσον αφορά την ασφάλεια και την ανάγκη έγκαιρης και αποτελεσματικής ανταπόκρισης σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης.

η) Διαχείριση πληρωμάτων (CRM). Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι οι κατάλληλες απαιτήσεις του JAR–OPS περιλαμβάνονται στην εκπαίδευση των μελών του πληρώματος θαλάμου.

Παράρτημα 1 στο JAR-OPS 1.1010
Εκπαίδευση Μεταβατική (Conversion)
και Διαφορών (Differences).

α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι:

1. η μεταβατική εκπαίδευση και η εκπαίδευση στις διαφορές παρέχεται από εκπαιδευτές που διαθέτουν τα κατάλληλα προς τούτο προσόντα και

2. κατά τη διάρκεια της εκπαίδευσης μεταβατικής και της εκπαίδευσης, στις διαφορές, το αντικείμενο είναι η χωροθέτηση, η απόσπαση και η χρήση όλου του εξοπλισμού έκτακτης ανάγκης και διάσωσης στο αεροπλάνο, καθώς επίσης και όλες οι διαδικασίες κανονικές και έκτακτης ανάγκης που σχετίζεται με τον τύπο του αεροπλάνου, την παραλλαγή του και τη διαμόρφωση με την οποία εκμεταλλεύεται από τον αερομεταφορέα.

β) Εκπαίδευση κατά της φωτιάς και του καπνού. Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι είτε :

1. κάθε ένα από τα μέλη πληρώματος θαλάμου επιβατών παρέχεται ρεαλιστική και πρακτική εκπαίδευση στη χρήση όλων των μέσων κατάσβεσης, συμπεριλαμβανομένης της προστατευτικής επένδυσης αντιπροσωπευτικής εκείνης του συγκεκριμένου αεροπλάνου. Η εκπαίδευση αυτή περιλαμβάνει:

i) από κάθε ένα μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών την εξουδετέρωση ενός χαρακτηριστικού πυρκαγιάς στο εσωτερικό αεροπλάνου με εξαίρεση την περίπτωση των πυροσβεστήρων Halon, όπου μπορεί να χρησιμοποιηθεί άλλο πυροσβεστικό μέσο, και

ii) χρήση του προστατευτικού εξοπλισμού αναπνοής μέσα σε ένα κλειστό, προσομοιωμένο περιβάλλον γεμάτο καπνό ή

2. κάθε ένα από τα μέλη πληρώματος θαλάμου επιβατών εκπληρώνει τις απαιτήσεις της επαναληπτικής εκπαί-

δευσης του παραρτήματος 1 του JAR-OPS 1.1015 (c)(3).

γ) Λειτουργία θυρών και εξόδων. Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι:

1. η λειτουργία και το άνοιγμα αυτό καθεαυτό όλων των κανονικών θυρών και των εξόδων έκτακτης ανάγκης για την εκκένωση επιβατών σε ένα αεροπλάνο ή αντιπροσωπευτική εκπαιδευτική διάταξη για κάθε μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών και

2. η επίδειξη της λειτουργίας όλων των υπολοίπων εξόδων.

δ) Εκπαίδευση στην εγκατάλειψη του αεροπλάνου με ολισθητήρες. Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι:

1. κάθοδος από ολισθητήρα εξόδου, από ύψος αντιπροσωπευτικό του ύψους του κατωφλίου της εξόδου του κυρίου ορόφου του αεροπλάνου,

2. ο ολισθητήρας πρέπει να τοποθετείται σε αεροπλάνο ή αντιπροσωπευτική εκπαιδευτική διάταξη και

3. πραγματοποιείται καινούργια εκπαίδευση για την κάθοδο όταν το μέλος πληρώματος θαλάμου εξειδικεύεται σε τύπο αεροπλάνου στο οποίο το ύψος του κατωφλίου της εξόδου του κυρίου ορόφου διαφέρει σε μεγάλο βαθμό από οποιοδήποτε τύπο αεροπλάνου όπου ήταν απασχολημένο προηγουμένως το μέλος του πληρώματος θαλάμου.

ε) Διαδικασίες εγκατάλειψης του αεροπλάνου και άλλες καταστάσεις έκτακτης ανάγκης. Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι :

1. η εκπαίδευση στην αναγκαστική εγκατάλειψη του αεροπλάνου περιλαμβάνει την αναγνώριση προγραμματισμένων ή μη εκκενώσεων του αεροπλάνου στο έδαφος ή το νερό. Η εκπαίδευση αυτή πρέπει να περιλαμβάνει τον τρόπο με τον οποίο αναγνωρίζεται πότε οι έξοδοι δεν είναι δυνατό να χρησιμοποιηθούν ή πότε ο εξοπλισμός εκκένωσης του αεροπλάνου δεν είναι δυνατόν να λειτουργήσει;

2. Κάθε μέλος του πληρώματος θαλάμου εκπαιδεύεται να αντιμετωπίζει τις ακόλουθες περιπτώσεις:

i) πυρκαγιά κατά την πτήση, με ιδιαίτερη έμφαση στον εντοπισμό της πηγής της,

ii) σοβαρές αναταράξεις,

iii) αιφνίδια αποσυμπίεση, όπου συμπεριλαμβάνεται η εκπαίδευση για τη χρήση του φορητού εξοπλισμού παροχής οξυγόνου για κάθε μέλος του πληρώματος θαλάμου,

iv) άλλες καταστάσεις έκτακτης ανάγκης εν πτήση.

στ) Έλεγχος πλήθους. Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι περιλαμβάνει εκπαίδευση σε όλες τις πρακτικές πτυχές ελέγχου του πλήθους σε διάφορες καταστάσεις έκτακτης ανάγκης, ανάλογα με τον τύπο αεροπλάνου.

ζ) Μη-ικανότητα εκπλήρωσης των καθηκόντων του χειριστή. Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι, εκτος και αν το ελάχιστο πλήρωμα διακυβέρνησης είναι περισσότερο από δύο, κάθε μέλος πληρώματος διακυβέρνησης εκπαιδεύεται στην παροχή συνδρομής σε περίπτωση που ο κυβερνήτης δεν είναι ικανός προς εκπλήρωσης των καθηκόντων του. Η εκπαίδευση αυτή περιλαμβάνει επίδειξη:

1. του μηχανισμού του καθίσματος του κυβερνήτη,

2. πρόσδεση και ελευθέρωση της ζώνης ασφαλείας του καθίσματος του κυβερνήτη,

3. χρήση του εξοπλισμού παροχής οξυγόνου του κυβερνήτη, και

4. χρήση των εντύπων ελέγχου (checklists) του κυβερνήτη.

η) Εξοπλισμός ασφάλειας. Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι κάθε μέλος πληρώματος θαλάμου παρέχεται ρεαλιστική εκπαίδευση και επίδειξη, στη χωροθέτηση και χρήση του εξοπλισμού ασφάλειας, ο οποίος περιλαμβάνει τα ακόλουθα:

1. ολισθητήρες, και στην περίπτωση μη αυτοστηριζόμενων ολισθητήρων, τη χρήση οποιωνδήποτε σχετικών σχοινιών,

2. σωσίβιες λέμβοι και ολισθαίνουσες σχεδίες, όπου συμπεριλαμβάνεται ο σχετικός εξοπλισμός ή/και η μεταφορά της σχεδίας,

3. ατομικά σωσίβια, παιδικά ατομικά σωσίβια και αιώρες επίπλευσης,

4. διακοπή του συστήματος παροχής οξυγόνου,

5. παροχή οξυγόνου σε περίπτωση ανάγκης,

6. πυροσβεστήρες,

7. πέλεκυς πυρόσβεσης ή λοστός,

8. φωτισμός έκτακτης ανάγκης στον οποίο συμπεριλαμβάνονται οι φακοί,

9. εξοπλισμός επικοινωνίας, συμπεριλαμβανομένων των μεγαφώνων,

10. κυτία επιβίωσης, και τα περιεχόμενά τους,

11. πυροτεχνική (ισχύουσες ή αντιπροσωπευτικές συσκευές),

12. κυτία πρώτων βοηθειών, τα περιεχόμενά τους και ιατρικός εξοπλισμός έκτακτης ανάγκης και

13. άλλος εξοπλισμός ασφάλειας θαλάμου ή συστήματα εφόσον υπάρχουν.

θ) Ενημέρωση επιβατών/επιδείξεις ασφάλειας. Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι η εκπαίδευση περιλαμβάνει την προετοιμασία των επιβατών για φυσιολογικές καταστάσεις και για καταστάσεις έκτακτης ανάγκης.

ι) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι οι κατάλληλες απαιτήσεις του JAR–OPS περιλαμβάνονται στην εκπαίδευση των μελών του πληρώματος θαλάμου.

Παράρτημα 1 στο JAR-OPS 1.1015
Επαναληπτική Εκπαίδευση

α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι η επαναληπτική εκπαίδευση διεξάγεται από πρόσωπα που διαθέτουν τα κατάλληλα προς τούτο προσόντα

β) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι κάθε χρόνο το πρόγραμμα πρακτικής εκπαίδευσης πρέπει να περιλαμβάνει τα ακόλουθα:

1. διαδικασίες σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης, στις οποίες περιλαμβάνεται η περίπτωση μη-ικανότητας εκπλήρωσης των καθηκόντων του κυβερνήτη,

2. διαδικασίες εγκατάλειψης του αεροπλάνου, όπου περιλαμβάνονται οι τεχνικές ελέγχου του πλήθους,

3. εκγύμναση κάθε μέλους του πληρώματος θαλάμου στο κανονικό και σε κατάσταση έκτακτης ανάγκης του ανοίγματος των εξόδων για την εκκένωση των επιβατών,

4. χωροθέτηση και χειρισμός του εξοπλισμού έκτακτης ανάγκης, όπου συμπεριλαμβάνονται τα συστήματα παροχής οξυγόνου και η χρήση από κάθε μέλος του πληρώματος θαλάμου των σωσιβίων, των φορητών συσκευών παροχής οξυγόνου και του εξοπλισμού προστασίας της αναπνοής (Protective Breathing Equipment, PBE) ;

5. Πρώτες βοήθειες και περιεχόμενα των κιτίων πρώτων βοηθειών,

6. Τοποθέτηση αντικειμένων στο θάλαμο επιβατών,

7. Διαδικασίες σχετικά με τα επικίνδυνα είδη,

8. Διαδικασίες ασφάλειας (security),

9. Επανεξέταση περιστατικών και ατυχημάτων,

10. Διαχείριση πληρωμάτων (Crew Resource Management, CRM) .).

γ) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι κάθε τρία χρόνια, η επαναληπτική εκπαίδευσης πρέπει να περιλαμβάνει επίσης:

1. τη λειτουργία και το άνοιγμα όλων των κανονικών θυρών και των εξόδων κινδύνου για την εκκένωση επιβατών σε αεροσκάφος ή αντιπροσωπευτική εκπαιδευτική συσκευή,

2. επίδειξη της λειτουργίας όλων των υπολοίπων εξόδων συμπεριλαμβανομένων και των παραθύρων του θαλάμου διακυβέρνησης,

3. κάθε μέλους του πληρώματος θαλάμου θα πρέπει να παρέχεται ρεαλιστική και πρακτική εκπαίδευση στη χρήση όλων των πυροσβεστικών εξοπλισμών, όπου περιλαμβάνεται η προστατευτική επένδυση, αντιπροσωπευτική εκείνης του αεροσκάφους. Η εκπαίδευση αυτή πρέπει να περιλαμβάνει:

i) Κάθε μέλους του πληρώματος θαλάμου εξάλειψη του χαρακτηριστικού της φωτιάς που εκδηλώνεται στο εσωτερικό του αεροπλάνου, εκτός από την περίπτωση των πυροσβεστήρων με Halon, όπου η χρήση εναλλακτικού πυροσβεστικού μέσου μπορεί να χρησιμοποιείται,

ii) τη χρήση προστατευτικού εξοπλισμού αναπνοής από κάθε μέλος του πληρώματος θαλάμου σε κλειστό, προσομοιωμένο περιβάλλον γεμάτο καπνό,

4. χρήση της πυροτεχνικής (ισχύουσα ή αντιπροσωπευτική συσκευή) και

5. επίδειξη της χρήσης σωσίβιας λέμβου, ή ολισθαίνουσας σχεδίας, όπου χρειάζεται.

δ) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι οι κατάλληλες απαιτήσεις του JAR–OPS περιλαμβάνονται στην εκπαίδευση των μελών του πληρώματος θαλάμου.

Παράρτημα 1 στο JAR-OPS 1.1020
Εκπαίδευση Επαναδιάδεσης

α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι η εκπαίδευση επαναδιάθεσης διεξάγεται από πρόσωπα που διαθέτουν τα κατάλληλα προς τούτο προσόντα, ενώ, για κάθε μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών, περιλαμβάνει τουλάχιστον τα ακόλουθα:

1. διαδικασίες επείγουσας ανάγκης, συμπεριλαμβανομένης της μη-ικανότητας εκπλήρωσης των καθηκόντων του χειριστή,

2. διαδικασίες εκκένωσης, συμπεριλαμβανομένων των τεχνικών ελέγχου του πλήθους,

3. χειρισμό και πραγματικό άνοιγμα όλων των κανονικών θυρών και των εξόδων κινδύνου για την εκκένωση επιβατών σε αεροπλάνο ή σε εκπαιδευτική συσκευή προσομοίωσης,

4. επίδειξη της λειτουργίας όλων των υπολοίπων θυρών, συμπεριλαμβανομένων των παραθύρων θαλάμου διακυβέρνησης και

5. εντοπισμό και χειρισμό του εξοπλισμού ασφαλείας, συμπεριλαμβανομένων των συστημάτων παροχής οξυγόνου, καθώς και εφαρμογή των σωσίβιων γιλέκων, των φοριτών συσκευών οξυγόνου και του εξοπλισμού προστασίας της αναπνοής (PBE).

ΤΜΗΜΑ ΙΣΤ
ΕΓΧΕΙΡΙΔΙΑ, ΗΜΕΡΟΛΟΓΙΑ ΚΑΙ ΑΡΧΕΙΑ

JAR-OPS 1.1040
Γενικές αρχές σχετικά με τα εγχειρίδια πτητικής λειτουργίας

α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι το εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης περιέχει όλες τις οδηγίες και πληροφορίες οι οποίες είναι απαραίτητες για την εκτέλεση των καθηκόντων του επιχειρησιακού προσωπικού.

β) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι το περιεχόμενο του εγχειριδίου πτητικής λειτουργίας, συμπεριλαμβανομένων όλων των τροποποιήσεων ή αναθεωρήσεων, δεν παραβαίνει τους όρους που περιέχονται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα (AOC) ή σε κάθε ισχύοντα κανονισμό, και ότι είναι αποδεκτό ή κατά περίπτωση, εγκεκριμένο από την Αρχή.

γ) Ο αερομεταφορέας συντάσσει το εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης στην ελληνική και στην αγγλική γλώσσα. Επιπλέον, ο αερομεταφορέας μπορεί να μεταφράσει και να χρησιμοποιήσει το εν λόγω εγχειρίδιο, ή μέρη αυτού, σε άλλη γλώσσα.

δ) Ο αερομεταφορέας οφείλει να συμμορφώνεται προς το στοιχείο (γ) ανωτέρω, εφόσον καθίσταται αναγκαία η σύνταξη νέων εγχειριδίων πτητικής εκμετάλλευσης ή σημαντικών μερών ή τόμων αυτού. Σε κάθε άλλη περίπτωση, ο αερομεταφορέας πρέπει να συμμορφώνεται με την υποπαράγραφο (γ) ανωτέρω, το συντομότερο δυνατόν και σε καμία περίπτωση μετά την 1η Δεκεμβρίου 2000.

ε) Ο αερομεταφορέας δύναται να εκδίδει το εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης σε χωριστούς τόμους.

στ) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι το σύνολο του επιχειρησιακού προσωπικού διαθέτει ευχερή πρόσβαση σε αντίγραφο κάθε μέρους του εγχειριδίου πτητική εκμετάλλευσης που σχετίζεται με τα καθηκοντά του. Επιπλέον, ο αερομεταφορέας παρέχει στα μέλη του πληρώματος ατομικά αντίτυπα ή τμήματα από τα μέρη A και B του εγχειριδίου πτητικής εκμετάλλευσης που σχετίζονται με το εν λόγω προσωπικό, προκειμένου να χρησιμοποιηθούν για προσωπική μελέτη.

ζ) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι το εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης τροποποιείται ή αναθεωρείται έτσι ώστε οι οδηγίες και οι πληροφορίες που περιέχονται σε αυτό να τηρούνται ενήμερες. Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι το σύνολο του επιχειρησιακού προσωπικού ενημερώνεται σχετικά με αλλαγές που αφορούν τα καθήκοντά του.

η) Κάθε κάτοχος εγχειριδίου πτητικής εκμετάλλευσης ή των κατάλληλων μερών αυτού, προβαίνει σε ενημέρωση αυτού σχετικά με τις τροποποιήσεις και τις αναθεωρήσεις που υποβάλλονται από τον αερομεταφορέα.

θ) Ο αερομεταφορέας θέτει στη διάθεση της Αρχής τις τροποποιήσεις ή αναθεωρήσεις που προτίθεται να πραγματοποιήσει πριν από την ημερομηνία κατά την οποία θα τεθούν σε ισχύ. Εφόσον η τροποποίηση αφορά μέρος του εγχειριδίου πτητικής εκμετάλλευσης το οποίο πρέπει να εγκριθεί βάσει JAR-OPS, η έγκριση αυτή πρέπει να χορηγείται πριν τεθεί σε ισχύ η εν λόγω τροποποίηση. Εφόσον απαιτούνται άμεσες τροποποιήσεις ή αναθεωρήσεις για λόγους ασφαλείας, οι εν λόγω τροποποιήσεις ή αναθεωρήσεις δημοσιεύονται και ισχύουν παραυτα, υπό τον όρο ότι έχει υποβληθεί αίτημα για κάθε απαιτούμενη έγκριση.

ι) Ο αερομεταφορέας ενσωματώνει στο εγχειρίδιο όλες τις τροποποιήσεις και αναθεωρήσεις που απαιτούνται από την Αρχή.

ια) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι οι πληροφορίες που λαμβάνονται από εγκεκριμένα έγγραφα, καθώς και κάθε τροποποίηση τέτοιων εγκεκριμένων εγγράφων, ενσωματώνονται κατά τον ορθό τρόπο στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης και ότι το εν λόγω εγχει-

ρίδιο δεν περιέχει πληροφορίες που έρχονται σε αντίθεση με οποιοδήποτε εγκεκριμένο έγγραφο. Ωστόσο, η απαίτηση αυτή δεν απαγορεύει στον αερομεταφορέα να χρησιμοποιήσει πιο περιοριστικά στοιχεία και διαδικασίες.

ιβ) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι το περιεχόμενο του εγχειριδίου πτητικής λειτουργίας παρουσιάζεται σε τέτοια μορφή ώστε να είναι δυνατή η ευχερής χρήση του.

ιγ) Η Αρχή δύναται να επιτρέψει στον αερομεταφορέα να παρουσιάσει το εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης ή μέρη αυτού σε μορφή διαφορετική από την έντυπη. Στις περιπτώσεις αυτές, πρέπει να διασφαλίζεται ένα αποδεκτό επίπεδο ευχερούς πρόσβασης, χρηστικότητας και αξιοπιστίας.

ιδ) Η χρήση συντετμημένης μορφής του εγχειριδίου πτητικής εκμετάλλευσης δεν απαλλάσσει τον αερομεταφορέα από τις απαιτήσεις της JAR-OPS 1.130.

JAR-OPS 1.1045
Εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης-δομή και περιεχόμενα

(Βλέπε Παράρτημα 1 στο JAR-OPS 1.1045).

α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι η βασική δομή του εγχειριδίου πτητικής εκμετάλλευσης είναι η ακόλουθη:

- Μέρος Α: Γενικά / Βασικά

Το μέρος αυτό περιλαμβάνει το σύνολο των γενικών επιχειρησιακών μεθόδων, οδηγιών και διαδικασιών που απαιτούνται για την ασφαλή πτητική εκμετάλλευση και δεν σχετίζονται με τον τύπο του αεροπλάνου.

- Μέρος Β: Θέματα πτητικής εκμετάλλευσης του αεροπλάνου.

Το μέρος αυτό περιλαμβάνει το σύνολο των επιχειρησιακών οδηγιών και διαδικασιών που απαιτούνται για την ασφαλή πτητική εκμετάλλευση και σχετίζονται με τον τύπο του αεροπλάνου. Λαμβάνει υπόψη οποιεσδήποτε διαφορές μεταξύ των τύπων, παραλλαγών ή μεμονωμένων αεροπλάνων που χρησιμοποιούνται από τον αερομεταφορέα.

- Μέρος Γ: Πληροφορίες και οδηγίες σχετικά με τις διαδρομές και τα αεροδρόμια

Το μέρος αυτό περιλαμβάνει το σύνολο των πληροφοριών και οδηγιών που απαιτούνται για την περιοχή πτητικής εκμετάλλευσης.

- Μέρος Δ: Εκπαίδευση

Το μέρος αυτό περιλαμβάνει το σύνολο των οδηγιών εκπαίδευσης για το προσωπικό οι οποίες απαιτούνται για την ασφαλή πτητική εκμετάλλευση.

β) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι τα περιεχόμενα του εγχειριδίου πτητικής εκμετάλλευσης συμφωνούν με το Παράρτημα 1 του JAR-OPS 1.1045 και είναι σχετικά με την περιοχή και τον τύπο της πτητικής εκμετάλλευσης.

γ) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι η λεπτομερής δομή του εγχειριδίου πτητικής εκμετάλλευσης είναι αποδεκτή από την Αρχή.

JAR-OPS 1.1050
Εγχειρίδιο πτήσης του αεροπλάνου(AFM)

Ο αερομεταφορέας τηρεί πρόσφατο και εγκεκριμένο εγχειρίδιο πτήσης αεροπλάνου ή ισοδύναμο έγγραφο για κάθε αεροπλάνο που εκτελεί πτητική εκμετάλλευση.

JAR-OPS 1.1055
Μητρώο καταγραφής πτήσης (Journey Log)

α) Ο αερομεταφορέας τηρεί για κάθε πτήση τις ακόλουθες πληροφορίες με τη μορφή μητρώου καταγραφής πτήσης:

(1) τα στοιχεία νηολόγησης αεροπλάνου,

(2) ημερομηνία,

(3) ονοματεπώνυμο(α) του(των) μέλους(ων) του πληρώματος,

(4) καθήκοντα που ανατίθενται σε μέλος(η) του πληρώματος,

(5) τον τόπο αναχώρησης,

(6) τόπος άφιξης,

(7) ώρα αναχώρησης (ώρα αναχώρησης από τη θέση στάθμευσης),

(8) ώρα άφιξης (χρόνος επαναφοράς στη θέση ακινητοποίησης),

(9) ώρες πτήσης,

(10) είδος πτήσης,

(11) συμβάντα, παρατηρήσεις (εφόσον υπάρχουν) και

(12) υπογραφή κυβερνήτη (ή ισοδύναμη).

β) Η Αρχή δύναται να επιτρέψει στον αερομεταφορέα τη μη τήρηση μητρώου καταγραφής πτήσης ή μερών αυτού, εφόσον οι σχετικές πληροφορίες παρέχονται σε άλλα έγγραφα.

γ) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι όλες οι καταχωρίσεις πραγματοποιούνται ταυτόχρονα και ότι έχουν μόνιμο χαρακτήρα.

JAR-OPS 1.1060
Επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης (Operational Flight Plan)

α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι το επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης που χρησιμοποιείται και οι καταχωρίσεις που πραγματοποιούνται κατά τη διάρκεια της πτήσης περιέχουν τα ακόλουθα στοιχεία:

(1) τα στοιχεία νηολόγησης αεροπλάνου,

(2) τον τύπο και την διαφορετική παραλλαγή του αεροπλάνου,

(3) την ημερομηνία πτήσης,

(4) τα στοιχεία ταυτότητας της πτήσης,

(5) τα ονοματεπώνυμα των μελών του πληρώματος πτήσης,

(6) τα καθήκοντα που ανατίθενται στα μέλη του πληρώματος πτήσης,

(7) τον τόπο αναχώρησης,

(8) την ώρα αναχώρησης (πραγματική ώρα αναχώρησης από τη θέση ακινητοποίησης, ώρα απογείωσης),

(9) τον τόπο άφιξης (σχεδιαζόμενο και πραγματικό),

(10) την ώρα άφιξης (ώρα πραγματικής προσγείωσης και πραγματική ώρα επαναφοράς στη θέση ακινητοποίησης),

(11) τον τύπο πτητικής εκμετάλλευσης (πτήση μεγάλων αποστάσεων δικινητήριου αεροπλάνου (ETOPS), πτήση εξ όψεως (VFR) , πτήση αυτομεταφοράς (FERRY FLT), κ.λπ.),

(12) τη διαδρομή και τα τμήματα διαδρομής με σημεία ελέγχου/ σημεία αναφοράς αεροπορικής οδού, αποστάσεις, χρόνους και ίχνη,

(13) την προγραμματισμένη ταχύτητα πλεύσης και τους χρόνους πτήσης μεταξύ σημείων ελέγχου/αναφοράς. Αναμενόμενος και πραγματικός χρόνος άφιξης στο κάθε σημείο αναφοράς,

(14) τα ασφαλή ύψη και τα ελάχιστα επίπεδα,

(15) τα προγραμματισμένα ύψη και επίπεδα πτήσης,

(16) τους υπολογισμούς καυσίμου (αρχεία ελέγχων καυσίμου κατά τη διάρκεια της πτήσης),

(17) τα καύσιμα που μεταφέρει το αεροπλάνο τη στιγμή εκκίνησης των κινητήρων,

(18) τους εναλλακτικούς προορισμούς και κατά περίπτωση, τους εναλλακτικούς τόπους απογείωσης και διαδρομής, συμπεριλαμβανομένων και των απαιτούμενων από τα ανωτέρω σημεία (12), (13), (14) και (15) πληροφοριών,

(19) την αρχική εξουσιοδότηση του σχεδίου πτήσης που εκδίδεται από την υπηρεσία εξυπηρέτησης ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, καθώς και τις μεταγενέστερες ανανεώσεις,

(20) τους υπολογισμούς σχετικά με τον εκ νέου σχεδιασμό της διαδρομής κατά τη διάρκεια της πτήσης και

(21) τις σχετικές μετεωρολογικές πληροφορίες.

β) Στοιχεία τα οποία μπορούν εύκολα να αναζητηθούν σε άλλα έγγραφα ή σε άλλη αποδεκτή πηγή ή στοιχεία τα οποία δεν σχετίζονται με τον τύπο της πτητικής εκμετάλλευσης, μπορούν να παραληφθούν από το επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης.

γ) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι το επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης και η χρήση του περιγράφονται στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης.

δ) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι όλες οι καταχωρίσεις στο επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης πραγματοποιούνται ταυτοχρόνως και έχουν μόνιμο χαρακτήρα.

JAR-OPS 1.1065
Περίοδοι φύλαξης εγγράφων

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι το σύνολο των αρχείων και των σχετικών επιχειρησιακών και τεχνικών πληροφοριών για κάθε μεμονωμένη πτήση φυλάσσονται για τις περιόδους που καθορίζονται στο Παράρτημα 1 του JAR-OPS 1.1065.

JAR-OPS 1.1070
Εγχειρίδιο συντήρησης αερομεταφορέα

Ο αερομεταφορέας τηρεί πρόσφατο εγκεκριμένο εγχειρίδιο συντήρησης, όπως καθορίζεται στο JAR-OPS 1.905.

JAR-OPS 1.1071
Τεχνικό Μητρώο Αεροπλάνου

Ο αερομεταφορέας τηρεί τεχνικό μητρώο αεροπλάνου, όπως καθορίζεται στο JAR-OPS 1.915.

Παράρτημα 1 στο JAR-OPS 1.1045
Περιεχόμενα του εγχειριδίου πτητικής εκμετάλλευσης

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι το εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης περιλαμβάνει τα ακόλουθα:

Α. ΓΕΝΙΚΑ/ΒΑΣΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

0. ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΚΑΙ ΕΛΕΓΧΟΣ ΤΟΥ ΕΓΧΕΙΡΙΔΙΟΥ ΠΤΗΤΙΚΗΣ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ

0.1. Εισαγωγή

α) Δήλωση στην οποία αναφέρεται ότι το εγχειρίδιο συμμορφώνεται προς όλους τους ισχύοντες κανονισμούς, τους όρους και τις προϋποθέσεις του σχετικού πιστοποιητικού αερομεταφορέα.

β) Δήλωση στην οποία αναφέρεται ότι το εγχειρίδιο περιέχει επιχειρησιακές οδηγίες τις οποίες υποχρεούται να τηρεί το αρμόδιο προσωπικό.

γ) Κατάλογος και σύντομη περιγραφή των διαφόρων τμημάτων, των περιεχομένων τους, του πεδίου εφαρμογής και της χρήσης τους.

δ) Επεξηγήσεις και ορισμοί όρων και λέξεων οι οποίες είναι απαραίτητες για τη χρήση του εγχειριδίου.

0.2. Σύστημα τροποποιήσεων και αναθεωρήσεων

α) Ποιος είναι υπεύθυνος για την έκδοση και την εισαγωγή τροποποιήσεων και αναθεωρήσεων.

β) Αρχείο τροποποιήσεων και αναθεωρήσεων, συνοδευόμενο από τις ημερομηνίες καταχώρισης και θέσης σε ισχύ.

γ) Δήλωση η οποία αναφέρει ότι απαγορεύονται οι χειρόγραφες τροποποιήσεις και αναθεωρήσεις, εκτός εάν οι περιστάσεις απαιτούν άμεση τροποποίηση ή αναθεώρηση για λόγους ασφαλείας.

δ) Περιγραφή του συστήματος καταχώρισης υποσημειώσεων στις σελίδες και των ημερομηνιών βάσει των οποίων οι εν λόγω υποσημειώσεις τίθενται σε ισχύ.

ε) Κατάλογος των έγκυρων σελίδων.

στ) Σχόλια σχετικά με αλλαγές (επί σελίδων κειμένου και εφόσον είναι δυνατόν, επί γραφικών παραστάσεων και διαγραμμάτων).

ζ) Αναθεωρήσεις προσωρινού χαρακτήρα.

η) Περιγραφή του συστήματος διανομής σχετικά με εγχειρίδια, τροποποιήσεις και αναθεωρήσεις.

1. ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΚΑΙ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ

1.1. Οργανωτική δομή. Περιγραφή της οργανωτικής δομής, συμπεριλαμβανομένου του γενικού οργανογράμματος της εταιρείας και του οργανογράμματος του τμήματος πτητικής λειτουργίας. Το οργανόγραμμα πρέπει να αναπαριστά τη σχέση μεταξύ του τμήματος πτητικής λειτουργίας και των λοιπών τμημάτων της εταιρείας. Ειδικότερα, πρέπει να περιγράφονται οι ιεραρχικοί και λειτουργικοί δεσμοί μεταξύ όλων των διευθύνσεων, τμημάτων κ.λπ., που σχετίζονται με την ασφάλεια της πτητικής λειτουργίας.

1.2. Ονοματεπώνυμα διορισμένων αρμόδιων διευθυντών(Nominated postholders). Το ονοματεπώνυμο κάθε διορισμένου κατόχου θέσης, ο οποίος φέρει την ευθύνη της πτητικής λειτουργίας, του συστήματος συντήρησης, της εκπαίδευσης του πληρώματος και της επίγειας εξυπηρέτησης, όπως καθορίζεται στο JAR-OPS 1.175(θ). Πρέπει να περιλαμβάνεται περιγραφή των καθηκόντων και αρμοδιοτήτων των προσώπων αυτών.

1.3. Ευθύνες και καθήκοντα των Διευθυντών της πτητικής λειτουργίας. Περιγραφή των καθηκόντων, αρμοδιοτήτων και εξουσιών των Διευθυντών της πτητικής λειτουργίας που αφορούν την ασφάλεια της πτητικής λειτουργίας και τη συμμόρφωση με τους ισχύοντες κανονισμούς.

1.4. Εξουσίες, καθήκοντα και ευθύνες του κυβερνήτη. Δήλωση η οποία καθορίζει τις εξουσίες, τα καθήκοντα και τις αρμοδιότητες του κυβερνήτη.

1.5. Καθήκοντα και ευθύνες μελών του πληρώματος, εκτός του κυβερνήτη.

2. ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ ΚΑΙ ΕΠΟΠΤΕΙΑ

2.1. Εποπτεία της πτητικής λειτουργίας από τον αερομεταφορέα. Περιγραφή του συστήματος εποπτείας της πτητικής λειτουργίας από τον αερομεταφορέα (Βλέπε JAR-OPS 1.175(ζ)). Η περιγραφή αυτή πρέπει να καταδεικνύει τον τρόπο με τον οποίο εποπτεύονται η ασφάλεια της πτητικής εκμετάλλευσης και οι ικανότητες του προσωπικού. Συγκεκριμένα, είναι υποχρεωτική η περιγραφή των διαδικασιών που σχετίζονται με τα ακόλουθα θέματα:

α) ισχύς πτυχίου και ικανοτήτων,

β) ικανότητα του προσωπικού πτητικής λειτουργείας και

γ) έλεγχος, ανάλυση και φύλαξη αρχείων, εγγράφων πτήσης, πρόσθετων πληροφοριών και στοιχείων.

2.2. Σύστημα κοινοποίησης πρόσθετων επιχειρησιακών οδηγιών και πληροφοριών. Περιγραφή κάθε συστήματος κοινοποίησης πληροφοριών, οι οποίες είναι ενδεχομένως επιχειρησιακής φύσεως, και οι οποίες ωστόσο συμπληρώνουν τις ήδη υπάρχουσες στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης. Πρέπει να περιλαμβάνεται η καταλληλότητα των εν λόγω πληροφοριών, καθώς και οι αρμοδιότητες σχετικά με την κοινοποίησή τους.

2.3. Πρόγραμμα πρόληψης ατυχημάτων και ασφάλειας πτήσης. Περιγραφή των βασικών θεμάτων του προγράμματος ασφάλειας πτήσεων.

2.4. Επιχειρησιακός έλεγχος. Περιγραφή των διαδικασιών και των ευθυνών που απαιτούνται για την άσκηση επιχειρησιακού ελέγχου στο πλαίσιο της ασφάλειας πτήσεων.

2.5. Εξουσίες της Αρχής. Περιγραφή των εξουσιών της Αρχής.

3. ΣΥΣΤΗΜΑ ΠΟΙΟΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ

Περιγραφή του εγκεκριμένου συστήματος ποιοτικού ελέγχου η οποία περιλαμβάνει τουλάχιστον τα ακόλουθα:

α) πολιτική ποιοτικού ελέγχου,

β) περιγραφή της οργάνωση του συστήματος ποιοτικού ελέγχου και

γ) ανάθεση καθηκόντων και αρμοδιοτήτων.

4. ΣΥΝΘΕΣΗ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ

4.1. Σύνθεση πληρώματος. Επεξήγηση της μεθόδου βάσει της οποίας καθορίζεται η σύνθεση των πληρωμάτων, λαμβάνοντας υπόψη τα ακόλουθα:

α) τον τύπο του αεροπλάνου που χρησιμοποιείται,

β) την περιοχή και τον τύπο της εκτελούμενης πτητικής εκμετάλλευσης,

γ) η φάση της πτήσης·

δ) την απαίτηση ελάχιστου πληρώματος και τη προγραμματισμένη περίοδο πτητικής απασχόλησης,

ε) την πείρα (συνολική και επί του συγκεκριμένου τύπου), την πρόσφατη πείρα και τα προσόντα των μελών του πληρώματος και

στ) το διορισμό του κυβερνήτη και, εφόσον απαιτείται από τη διάρκεια της πτήσης, των διαδικασιών σχετικά με την αντικατάσταση του κυβερνήτη ή άλλων μελών του πληρώματος πτήσης. (Βλέπε Παράρτημα 1 του JAR-OPS 1.940).

ζ) το διορισμό αρχαιότερου μέλους πληρώματος θαλάμου επιβατών και εφόσον απαιτείται από τη διάρκεια της πτήσης, των διαδικασιών σχετικά με την αντικατάσταση του αρχαιότερου μέλους πληρώματος θαλάμου επιβατών ή οποιουδήποτε άλλου μέλους του εν λόγω πληρώματος.

4.2. Διορισμός του κυβερνήτη. Κανόνες που εφαρμόζονται για το διορισμό του κυβερνήτη.

4.3. Μη ικανότητας εκπλήρωσης των καθηκόντων μέλους του πληρώματος διακυβέρνησης. Οδηγίες σχετικά με τη μεταβίβαση της εξουσίας σε περίπτωση μη ικανότητας εκπλήρωσης των καθηκόντων μέλους του πληρώματος διακυβέρνησης.

4.4. Πτητική εκμετάλλευση περισσοτέρων του ενός τύπων. Δήλωση η οποία προσδιορίζει τα αεροπλάνα που θεωρούνται ότι ανήκουν στον ίδιο τύπο για σκοπούς:

α) προγραμματισμού του πληρώματος πτήσης και

β) προγραμματισμού του πληρώματος θαλάμου επιβατών.

5. ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΑΣ

5.1. Περιγραφή των απαιτουμένων πτυχίων, ειδικοτήτων, προσόντων/ικανοτήτων (π.χ. για διαδρομές και αεροδρόμια), πείρας, εκπαίδευσης, ελέγχων και πρόσφατης πείρας στο πλαίσιο της άσκησης των καθηκόντων επιχειρησιακού προσωπικού. Πρέπει να λαμβάνεται υπόψη ο τύπος του αεροπλάνου, το είδος της πτητικής εκμετάλλευσης και η σύνθεση του πληρώματος.

5.2. Πλήρωμα πτήσης

α) Κυβερνήτης.

β) Χειριστής που αντικαθιστά τον κυβερνήτη

γ) Συγκυβερνήτης.

δ) Χειριστής υπό επιτήρηση.

ε) Χειριστής πίνακα συστημάτων.

στ) Εκτέλεση πτητικών καθηκόντων σε περισσότερους του ενός τύπους ή παραλλαγές αεροπλάνου.

5.3. Πλήρωμα θαλάμου επιβατών.

α) Αρχαιότερο μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών.

β) Μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών.

i) Απαιτούμενο μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών.

ii) Πρόσθετο μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών και μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών κατά τη διάρκεια πτήσεων εξοικείωσης.

γ) Εκτέλεση πτητικών καθηκόντων σε περισσότερους του ενός τύπου ή παραλλαγών αεροπλάνου.

5.4. Προσωπικό εκπαίδευσης, ελέγχου και εποπτείας.

α) Για το πλήρωμα θαλάμου διακυβέρνησης.

β) Για το πλήρωμα θαλάμου επιβατών.

5.5. Προσωπικό για λοιπές πτητικές λειτουργίες

6. ΠΡΟΦΥΛΑΞΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΥΓΕΙΑ ΤΟΥ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ

6.1. Προφυλάξεις για την υγεία του πληρώματος. Οι σχετικοί κανονισμοί και οι οδηγίες προς τα μέλη του πληρώματος σχετικά με την υγεία, αναφέρονται στα ακόλουθα:

α) οινόπνευμα και άλλα ηδύποτα που προκαλούν κατάσταση μέθης,

β) ναρκωτικές ουσίες,

γ) φάρμακα,

δ) υπνωτικά δισκία,

ε) φαρμακευτικά σκευάσματα,

στ) εμβολιασμούς,

ζ) καταδύσεις σε μεγάλο βάθος,

η) αιμοδοσία,

θ) προφυλάξεις σχετικά με τη λήψη τροφής πριν από και κατά τη διάρκεια της πτήσης·

ι) ύπνο και ανάπαυση, και

ια) χειρουργικές επεμβάσεις.

7. ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΙ ΧΡΟΝΟΥ ΠΤΗΣΗΣ

7.1. Περιορισμοί χρόνου πτήσης και απασχόλησης και απαιτήσεις ανάπαυσης. Το πρόγραμμα που καταρτίζει ο αερομεταφορέας βάσει των υφιστάμενων εθνικών απαιτήσεων.

7.2. Υπερβάσεις των περιορισμών χρόνου πτήσης και απασχόλησης και/ή μειώσεις των περιόδων ανάπαυσης. Προϋποθέσεις υπό τις οποίες μπορεί να πραγματοποιηθεί υπέρβαση του χρόνου πτήσης και απασχόλησης, ή μείωση των περιόδων ανάπαυσης, καθώς και διαδικασίες που εφαρμόζονται για την αναφορά αυτών των μεταβολών.

8. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΠΤΗΤΙΚΗΣ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ

8.1. Οδηγίες προετοιμασίας πτήσης. Εφαρμόζονται ανάλογα με την πτητική εκμετάλλευση

8.1.1. Ελάχιστα ύψη πτήσης. Περιγραφή της μεθόδου καθορισμού και εφαρμογής των ελάχιστων υψών, η οποία περιλαμβάνει:

α) διαδικασία καθορισμού των ελάχιστων υψών/επιπέδων πτήσης για «πτήσεις εξ όψεως» (VFR), και

β) διαδικασία καθορισμού των ελάχιστων υψών/επιπέδων πτήσης για «πτήσεις δι' οργάνων» (IFR).

8.1.2. Κριτήρια καθορισμού της δυνατότητας χρήσης αεροδρομίων

8.1.3. Μέθοδοι καθορισμού των ελαχίστων λειτουργίας αεροδρομίου. Η μέθοδος θέσπισης των ελαχίστων λειτουργίας αεροδρομίου για «πτήσεις δι' οργάνων» (IFR),θα είναι σύμφωνα με το Τμήμα Ε του JAR-OPS 1. Πρέπει να γίνεται αναφορά στις διαδικασίες προσδιορισμού της ορατότητας και/ή της οπτικής εμβέλειας διαδρόμου, καθώς της εφαρμογής της πραγματικής ορατότητας που διακρίνουν οι χειριστές, της αναφερόμενης ορατότητας και της αναφερόμενης οπτικής εμβέλειας διαδρόμου.

8.1.4. Ελάχιστα πτητικής εκμετάλλευσης κατά την διαδρομή στο πλαίσιο «πτήσεων εξ όψεως» (VFR) ή τμημάτων «πτήσης εξ όψεως» και σε περίπτωση χρήσης μονοκινητήριων αεροπλάνων, οδηγίες για την επιλογή διαδρομής ανάλογα με τη διαθεσιμότητα επιφανειών που επιτρέπουν ασφαλή αναγκαστική προσγείωση.

8.1.5. Παρουσίαση και εφαρμογή ελάχιστων λειτουργίας αεροδρομίου και διαδρομής

8.1.6. Ερμηνεία των μετεωρολογικών πληροφοριών. Επεξηγηματικό υλικό σχετικά με την αποκωδικοποίηση των μετεωρολογικών προγνώσεων και δελτίων, που αφορούν την περιοχή πτητικής εκμετάλλευσης, συμπεριλαμβανομένης της ερμηνείας των συμβατικών εκφράσεων.

8.1.7. Καθορισμός των ποσοτήτων καυσίμου, λαδιού και μεθυλικής αλκοόλης που μεταφέρονται στο αεροπλάνο. Μέθοδοι βάσει των οποίων καθορίζονται και παρακολουθούνται κατά τη διάρκεια της πτήσης οι ποσότητες καυσίμου, λιπαντικού και μεθυλικής αλκοόλης που πρόκειται να μεταφερθούν στο αεροπλάνο. Το τμήμα αυτό πρέπει επίσης να περιλαμβάνει οδηγίες σχετικά με τη μέτρηση και τη διανομή των υγρών που μεταφέρονται στο αεροπλάνο. Οι εν λόγω οδηγίες πρέπει να λαμβάνουν υπόψη όλα τα τυχαία γεγονότα που είναι πιθανόν να παρουσιαστούν κατά τη διάρκεια της πτήσης, συμπεριλαμβανομένης της πιθανότητας εκ νέου προγραμματισμού κατά τη διάρκεια της πτήσης και της αστοχίας ενός ή περισσότερων κινητήρων του αεροπλάνου. Πρέπει επίσης να περιγράφεται το σύστημα τήρησης αρχείων σχετικά με το καύσιμο και το λιπαντικό.

8.1.8. Βάρος και κέντρο βάρους. Οι γενικές αρχές βάρους και κέντρου βάρους περιλαμβάνουν:

α) ορισμούς,

β) μεθόδους, διαδικασίες και ευθύνες σχετικά με την εκτέλεση και την αποδοχή υπολογισμών βάρους και κέντρου βάρους,

γ) την πολιτική χρήσης σταθερών και/ή πραγματικών βάρη,

δ) τη μέθοδο καθορισμού της ισχύουσας βάρους επιβατών, αποσκευών και φορτίου,

ε) τις ισχύουσες βάρη επιβατών και αποσκευών για διαφορετικούς τύπους πτητικής εκμετάλλευσης και τύπους αεροπλάνου,

στ) γενικές οδηγίες και πληροφορίες απαραίτητες για τον έλεγχο των διάφορων τύπων χρησιμοποιούμενων εγγράφων βάρους και ζυγοστάθμισης,

ζ) διαδικασίες αλλαγών τελευταίας στιγμής,

(η) το ειδικό βάρος καυσίμου, λιπαντικού και μεθυλικής αλκοόλης και

i) πολιτικές και διαδικασίες που αφορούν τις θέσεις επιβατών.

8.1.9. Σχέδιο πτήσης εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας. Διαδικασίες και αρμοδιότητες/ ευθύνες σχετικά με την προετοιμασία και την υποβολή σχεδίου πτήσης εξυπηρέτησης ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας. Στα θέματα που πρέπει να ληφθούν υπόψη περιλαμβάνονται οι τρόποι υποβολής τόσο μεμονωμένων όσο και επαναλαμβανόμενων σχεδίων πτήσης.

8.1.10. Επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης. Διαδικασίες και αρμοδιότητες/ ευθύνες σχετικά με την προετοιμασία και την αποδοχή του επιχειρησιακού σχεδίου πτήσης. Η χρήση του επιχειρησιακού σχεδίου πτήσης πρέπει να περιγράφεται. Η εν λόγω περιγραφή περιλαμβάνει επίσης δείγματα των χρησιμοποιούμενων μορφών του επιχειρησιακού σχεδίου πτήσης.

8.1.11. Τεχνικό μητρώο αεροπλάνου που τηρεί ο αερομεταφορέας. Πρέπει να περιγράφονται τόσο οι αρμοδιότητες/ευθύνες όσο και η χρήση του τεχνικού μητρώου αεροπλάνου του αερομεταφορέα, συμπεριλαμβανομένων των δειγμάτων που χρησιμοποιούνται.

8.1.12. Κατάλογος εγγράφων, εντύπων και πρόσθετων πληροφοριών που μεταφέρονται στο αεροπλάνο.

8.2. Οδηγίες Επίγειας Εξυπηρέτησης

8.2.1. Διαδικασίες εφοδιασμού καυσίμου. Περιγραφή των διαδικασιών εφοδιασμού καυσίμου, συμπεριλαμβανομένων των:

α) προφυλάξεων ασφαλείας κατά τη διάρκεια ανεφοδιασμού και αφαίρεσης καυσίμων, συμπεριλαμβανομένης της λειτουργίας βοηθητικής μονάδας ισχύος (APU), ή στροβιλοκινητήρα και της πέδης ελίκων σε λειτουργία.

β) του ανεφοδιασμού και αφαίρεσης καυσίμων κατά την επιβίβαση, την παραμονή εντός του αεροπλάνου και την αποβίβαση επιβατών, και

γ) των προφυλάξεων που πρέπει να λαμβάνονται προκειμένου να αποφεύγεται η ανάμιξη καυσίμων.

8.2.2. Διαδικασίες που σχετίζονται με την ασφάλεια στο πλαίσιο της επίγειας εξυπηρέτησης αεροπλάνου, επιβατών και εμπορευμάτων. Περιγραφή των διαδικασιών που εφαρμόζονται στο πλαίσιο της επίγειας εξυπηρέτησης κατά την κατανομή των θέσεων, την επιβίβαση και αποβίβαση των επιβατών, καθώς και κατά τη φόρτωση και εκφόρτωση του αεροπλάνου. Πρέπει επίσης να προσδιορίζονται περαιτέρω διαδικασίες που αποσκοπούν στην επίτευξη όρων ασφαλείας, για όσο χρονικό διάστημα το αεροπλάνο παραμένει στο χώρο στάθμευσης. Οι διαδικασίες επίγειας εξυπηρέτησης πρέπει να περιλαμβάνουν τις ακόλουθες περιπτώσεις:

α) παιδιά/νήπιο, ασθενείς επιβάτες και άτομα με μειωμένη ευκινησία,

(β) μεταφορά ανεπιθύμητων επιβατών, απελαθέντων προσώπων και προσώπων υπό κράτηση,

γ) επιτρεπόμενο μέγεθος και βάρος των χειραποσκευών,

δ) φόρτωση και ασφάλιση αντικειμένων εντός του αεροπλάνου,

ε) ειδικά φορτία και ταξινόμηση διαμερισμάτων φορτίου,

στ) προσδιορισμό θέσης του εξοπλισμού εδάφους,

ζ) λειτουργία των θυρών του αεροπλάνου,

(η) ασφάλεια στο χώρο στάθμευσης, συμπεριλαμβανομένης της πρόληψης πυρκαγιάς, και στις περιοχές εκτόνωσης αερίων και αναρρόφησης,

θ) διαδικασίες εκκίνησης, αναχώρησης από το χώρο στάθμευσης και άφιξης,

ι) εξυπηρέτηση αεροπλάνων και

ια) έγγραφα και έντυπα σχετικά με την επίγεια εξυπηρέτηση αεροπλάνων,

ιβ) πολλαπλή κράτηση θέσεων του αεροπλάνου.

8.2.3. Διαδικασίες σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης. Διαδικασίες βάσει των οποίων διασφαλίζεται η άρνηση επιβίβασης σε πρόσωπα που τελούν εμφανώς υπό την επήρεια οινοπνεύματος, ή υποδηλώνουν με τη συμπεριφορά ή την εμφάνισή τους, ότι τελούν υπό την επήρεια φαρμάκων, εκτός εάν πρόκειται για ασθενείς για τους οποίους έχουν ληφθεί τα κατάλληλα μέτρα.

8.2.4. Αποπαγοποίηση και αντιπαγοποίηση στο έδαφος. Περιγραφή της πολιτικής και των διαδικασιών αποπαγοποίησης και αντιπαγοποίησης στο έδαφος. Οι εν λόγω πρακτικές και διαδικασίες περιλαμβάνουν περιγραφές των τύπων και των επιπτώσεων του σχηματισμού πάγου και άλλων μορφών καταλοίπων σε αεροπλάνα ενώ αυτά είναι ακινητοποιημένα, κατά τη διάρκεια ελιγμών στο έδαφος και κατά την απογείωση. Επιπλέον, πρέπει να παρέχεται περιγραφή των τύπων των υγρών που χρησιμοποιούνται, όπου περιλαμβάνονται τα εξής:

α) κατοχυρωμένες ή εμπορικές επωνυμιών

β) χαρακτηριστικά,

γ) επιπτώσεις στις επιδόσεις του αεροπλάνου,

δ) χρόνος αναμονής και

ε) προφυλάξεις κατά τη χρήση.

8.3. Διαδικασίες πτήσης

8.3.1. Πολιτική «πτήσης εξ όψεως» (VFR)/»πτήσης δι' οργάνων» (IFR). Περιγραφή της πολιτικής σχετικά με τη δυνατότητα εκτέλεσης «πτήσεων εξ όψεως» (VFR) ή σχετικά με την απαίτηση εκτέλεσης «πτήσεων δι' οργάνων» (IFR) ή και με τη μεταβολή είδους πτήσης.

8.3.2. Διαδικασίες αεροναυτιλίας. Περιγραφή όλων των διαδικασιών αεροναυτιλίας που σχετίζονται με τον(τους) τύπο(ους), καθώς και με την(τις) περιοχή(ές) πτητικής εκμετάλλευσης Πρέπει να λαμβάνονται υπόψη:

α) οι κανονικές διαδικασίες αεροναυτιλίας, συμπεριλαμβανομένης της πρακτικής διενέργειας ανεξάρτητων ελέγχων επαλήθευσης καταχωρήσεων που εισάγονται μέσω πληκτρολογίου, σε περίπτωση που οι εν λόγω καταχωρήσεις επηρεάζουν το ίχνος της πτήσης που πρόκειται να ακολουθήσει το αεροπλάνο,

β) οι προδιαγραφές ελάχιστης επίδοσης αεροναυτιλίας (MNPS) και η πολική αεροναυτιλία (POLAR), καθώς και η αεροναυτιλία σε άλλες καθορισμένες περιοχές,

γ) η αεροναυτιλία περιοχής (RNAV),

δ) ο εκ νέου προγραμματισμός του σχεδίου πτήσης κατά τη διάρκεια της πτήσης,

ε) οι διαδικασίες για το ενδεχόμενο υποβάθμισης συστημάτων, και

στ) τα ελάχιστα μειωμένου κάθετου διαχωρισμού (RVSM).

8.3.3. Διαδικασίες ρύθμισης του υψομέτρου

8.3.4. Διαδικασίες ενεργοποίησης συστήματος επιφυλακής (altitude alert system) αναφορικά με το ύψος

8.3.5. Διαδικασίες συστήματος προειδοποίησης προσέγγισης εδάφους (ground proximity warring system)

8.3.6. Πολιτική και διαδικασίες σχετικά με τη χρήση του προειδοποιητικού συστήματος αεροπλάνου αποφυγής εναέριας σύγκρουσης (TCAS/ACAS)

8.3.7. Πολιτική και διαδικασίες σχετικά με τη διαχείριση των καυσίμων κατά τη διάρκεια της πτήσης.

8.3.8. Δυσμενείς και ενδεχομένως επικίνδυνες ατμοσφαιρικές συνθήκες. Διαδικασίες πτητικής εκμετάλλευσης στο πλαίσιο δυσμενών και ενδεχομένως επικίνδυνων ατμοσφαιρικών συνθηκών και/ή διαδικασίες αποφυγής των παραπάνω, όπου περιλαμβάνονται τα ακόλουθα:

α) καταιγίδες,

β) συνθήκες παγοποίησης,

γ) αναταράξεις,

δ) διάτμηση ανέμου (windshear),

ε) ταχύρευμα (jetstream),

στ) νέφη ηφαιστειογενούς τέφρας,

ζ) ισχυρή βροχόπτωση,

η) αμμοθύελλες,

θ) ρεύματα αέρα, η δημιουργία των οποίων σχετίζεται με την ύπαρξη ορεινών όγκων και

ι) σημαντικές ατμοσφαιρικές αναστροφές.

8.3.9. Απόρρευμα ανατάραξης (wake turbulence). Κριτήρια διαχωρισμού απορρεύματος ανατάραξης, λαμβανομένων υπόψη των τύπων αεροπλάνου, των συνθηκών ανέμου και της τοποθεσίας του διαδρόμου προσγείωσης.

8.3.10. Μέλη πληρώματος στις θέσεις τους. Απαιτήσεις σχετικά με την κατάληψη από τα μέλη πληρώματος των καθορισμένων θέσεων ή καθισμάτων τους κατά τη διάρκεια διαφόρων φάσεων της πτήσης ή οποτεδήποτε κρίνεται αναγκαίο για λόγους ασφαλείας.

8.3.11. Χρήση ζωνών ασφαλείας για πλήρωμα και επιβάτες. Απαιτήσεις χρήσης ζωνών ασφαλείας και/ή ιμάντων πρόσδεσης από τα μέλη του πληρώματος και τους επιβάτες κατά τη διάρκεια των διαφόρων φάσεων της πτήσης ή οποτεδήποτε κρίνεται αναγκαίο για λόγους ασφαλείας.

8.3.12. Είσοδος στο θάλαμο διακυβέρνησης. Προϋποθέσεις εισόδου στο θάλαμο διακυβέρνησης προσώπων που δεν ανήκουν στο πλήρωμα θαλάμου διακυβέρνησης. Πρέπει επίσης να περιλαμβάνεται η πολιτική σχετικά με την είσοδο επιθεωρητών της Αρχής.

8.3.13. Χρήση κενών θέσεων πληρώματος. Προϋποθέσεις και διαδικασίες σχετικά με τη χρήση των κενών θέσεων πληρώματος.

8.3.14. Μη-ικανότητας εκπλήρωσης των καθηκόντων των μελών του πληρώματος. Διαδικασίες που πρέπει να ακολουθούνται στην περίπτωση αδιαθεσίας μη-ικανότητας εκπλήρωσης των καθηκόντων των μελών του πληρώματος κατά τη διάρκεια της πτήσης. Πρέπει να περιλαμβάνονται παραδείγματα των μορφών αδιαθεσίας μη-ικανότητας εκπλήρωσης των καθηκόντων και των μεθόδων προσδιορισμού τουςαυτών.

8.3.15. Απαιτήσεις ασφαλείας θαλάμου επιβατών. Οι σχετικές διαδικασίες καλύπτουν:

α) την προετοιμασία του θαλάμου επιβατών για την πτήση, τις απαιτήσεις κατά τη διάρκεια της πτήσης και τις προετοιμασίες για την προσγείωση, συμπεριλαμβανομένων των διαδικασιών για την ασφάλιση του θαλάμου επιβατών και των σταθμών εστιάσεως τροφών και ποτών του αεροπλάνου,

β) τις διαδικασίες βάσει των οποίων εξασφαλίζει ότι οι επιβάτες κάθονται σε σημεία όπου, σε περίπτωση που απαιτείται αναγκαστική εκκένωση του αεροπλάνου, διευκολύνουν και δεν εμποδίζουν τη διαδικασία εκκένωσης του αεροπλάνου,

γ) τις διαδικασίες που πρέπει να ακολουθούνται κατά την επιβίβαση και αποβίβαση των επιβατών,

δ) τις διαδικασίες σε περίπτωση εφοδιασμού με καύσι-

μα ενώ οι επιβάτες βρίσκονται στο αεροπλάνο, ή επιβιβάζονται και αποβιβάζονται από αυτό και

ε) το κάπνισμα στο αεροπλάνο.

8.3.16. Διαδικασίες ενημέρωσης των επιβατών. Περιεχόμενα, μέσα και χρόνος ενημέρωσης των επιβατών , σύμφωνα με το JAR-OPS 1.285.

8.3.17. Διαδικασίες σχετικά με την πτητική εκμετάλλευση αεροπλάνων σε περίπτωση μεταφοράς του απαιτούμενο εξοπλισμού ανίχνευσης κοσμικής ή ηλιακής ακτινοβολίας. Διαδικασίες σχετικά με τη χρήση εξοπλισμού ανίχνευσης κοσμικής ή ηλιακής ακτινοβολίας και την καταγραφή των ενδείξεών του, συμπεριλαμβανομένων των ενεργειών που πρέπει να γίνουν σε περίπτωση υπέρβασης των οριακών τιμών που καθορίζονται στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης. Επιπλέον, διαδικασίες, συμπεριλαμβανομένων των διαδικασιών εξυπηρέτησης ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, που ακολουθούνται σε περίπτωση που λαμβάνεται απόφαση για κάθοδο ή αλλαγή διαδρομής.

8.4. Πτητική εκμετάλλευση παντός καιρού. Περιγραφή των επιχειρησιακών διαδικασιών που σχετίζονται με την πτητική εκμετάλλευση παντός καιρού (Βλέπε επίσης τα Τμήματα Δ και Ε του παρόντος).

8.5. Πτήσεις μεγάλων αποστάσεων δικινητήριων αεροπλάνων (ETOPS). Περιγραφή των επιχειρησιακών διαδικασιών για πτήσεις μεγάλων αποστάσεων δικινητήριων αεροπλάνων (ETOPS).

8.6. Χρήση του(των) εγχειριδίου ελάχιστων παρεκκλίσεων εξοπλισμού και διαμόρφωσης (MEL, CDL)

8.7. Πτήσεις μη δημόσιου χαρακτήρα. Διαδικασίες και περιορισμοί σχετικά με:

α) εκπαιδευτικές πτήσεις,

β) δοκιμαστικές πτήσεις,

γ) πτήσεις παράδοσης,

δ) πτήσεις αυτομεταφοράς(ferry flights),

ε) πτήσεις επίδειξης και συμπεριλαμβανομένης της κατηγορίας προσώπων που δύναται να μεταφέρονται στις εν λόγω πτήσεις και

στ) πτήσεις με καθορισμό θέσης(positioning flights)

8.8. Απαιτήσεις οξυγόνου

8.8.1. Επεξήγηση των προϋποθέσεων βάσει των οποίων πρέπει να χορηγείται και να χρησιμοποιείται οξυγόνο.

8.8.2. Οι απαιτήσεις οξυγόνου καθορίζονται για:

α) το πλήρωμα θαλάμου διακυβέρνησης·

β) το πλήρωμα θαλάμου επιβατών, και

γ) τους επιβάτες.

9. ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΑ ΕΙΔΗ ΓΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΚΑΙ ΟΠΛΑ

9.1. Πληροφορίες, οδηγίες και γενική καθοδήγηση σχετικά με τη μεταφορά επικινδύνων ειδών, όπου περιλαμβάνονται:

α) η πολιτική του αερομεταφορέα σχετικά με τη μεταφορά επικινδύνων ειδών·

β) η καθοδήγηση σχετικά με τις απαιτήσεις για την αποδοχή, την τοποθέτηση ετικετών, το χειρισμό, την αποθήκευση και το διαχωρισμό των επικινδύνων ειδών·

γ) οι διαδικασίες αντίδρασης στις καταστάσεις έκτακτης ανάγκης, που αφορούν επικίνδυνα είδη ·

δ) τα καθήκοντα του συνόλου του εμπλεκομένου προσωπικού, σύμφωνα με το JAR-OPS 1.1215, και

ε) οι οδηγίες σχετικά με τη μεταφορά των εργαζομένων του αερομεταφορέα.

9.2. Όροι μεταφοράς όπλων, πυρομαχικών και όπλων για αθλητικούς σκοπούς.

10. ΑΣΦΑΛΕΙΑ

10.1. Οδηγίες και καθοδήγηση ασφαλείας μη εμπιστευτικού χαρακτήρα, οι οποίες πρέπει να περιλαμβάνουν τις εξουσίες και τις αρμοδιότητες του επιχειρησιακού προσωπικού. Πρέπει επίσης να περιλαμβάνονται οι πρακτικές και οι διαδικασίες σχετικά με το χειρισμό και την αναφορά εγκληματικών πράξεων στο αεροπλάνο, όπως παράνομες επεμβάσεις, δολιοφθορές, βομβιστικές απειλές και αεροπειρατείες.

10.2. Περιγραφή μέτρων πρόληψης και εκπαίδευσης, όσον αφορά την ασφάλεια.

Σημείωση: Ορισμένα μέρη σχετικά με τις οδηγίες και την καθοδήγηση στον τομέα της ασφάλειας δύναται να λάβουν εμπιστευτικό χαρακτήρα.

11. ΧΕΙΡΙΣΜΟΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΣΥΜΒΑΝΤΩΝ

Διαδικασίες σχετικά με το χειρισμό, τη γνωστοποίηση και την αναφορά ατυχημάτων και συμβάντων. Το τμήμα αυτό πρέπει να περιλαμβάνει:

α) τους ορισμούς ατυχημάτων και συμβάντων και τις σχετικές ευθύνες όλων των εμπλεκομένων προσώπων,

β) τις περιγραφές των διευθύνσεων της εταιρείας, της Αρχής ή άλλων υπηρεσιών που πρέπει να ειδοποιούνται, καθώς και τις μεθόδους και τη σειρά με την οποία θα ειδοποιηθούν, σε περίπτωση ατυχήματος,

γ) τις ειδικές απαιτήσεις ειδοποίησης σε περίπτωση ατυχήματος ή συμβάντος, εφόσον μεταφέρονται επικίνδυνα είδη,

δ) περιγραφή των απαιτήσεων αναφοράς ειδικών συμβάντων και ατυχημάτων,

ε) πρέπει επίσης να περιλαμβάνονται τα έντυπα που χρησιμοποιούνται για την αναφορά, καθώς και η διαδικασία υποβολής τους στην Αρχή και

στ) περιγραφή της δυνατότητας εφαρμογής και των σχετικών εντύπων που πρόκειται να χρησιμοποιηθούν, σε περίπτωση που ο αερομεταφορέας θεσπίζει πρόσθετες διαδικασίες αναφοράς σχετικά με την ασφάλεια, για δική του εσωτερική χρήση.

12. ΚΑΝΟΝΕΣ ΑΕΡΟΣ

Οι κανόνες αέρος περιλαμβάνουν

α) τους κανόνες πτήσης εξ όψεως και δι'οργάνων (VFR/IFR),

β) την εφαρμογή των κανόνων αέρος σε συγκεκριμένη επικράτεια,

γ) τις διαδικασίες επικοινωνιών, συμπεριλαμβανομένων και των διαδικασιών απώλειας επικοινωνίας,

δ) τις πληροφορίες και τις οδηγίες που σχετίζονται με την αναχαίτιση πολιτικών αεροπλάνων,

ε) τις περιστάσεις κατά τις οποίες πρέπει να γίνεται συνεχείς ακρόαση στην συχνότητα,

στ) τα σήματα,

ζ) το χρονοσύστημα που χρησιμοποιείται στην πτητική εκμετάλλευση,

η) τις εξουσιοδοτήσεις ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, τη σχολαστική τήρηση του σχεδίου πτήσης και τις αναφορές θέσης,

θ) τα οπτικά σήματα που χρησιμοποιούνται για την προειδοποίηση αεροπλάνου που δεν διαθέτει άδεια διέλευσης και το οποίο εκτελεί πτήση ή πρόκειται να εισέλθει εντός ζώνης στην οποία ισχύουν περιοριστικά μέτρα, εντός απαγορευμένης ή επικίνδυνης ζώνης,

ι) τις διαδικασίες για χειριστές που αντιλαμβάνονται ατύχημα ή λαμβάνουν σήμα κινδύνου,

ια) τους οπτικούς κώδικες εδάφους/αέρος που χρησι-

μοποιούν οι επιζώντες, τις περιγραφές και τη χρήση βοηθημάτων σηματοδότησης και

ιβ) τα σήματα κινδύνου και επείγουσας ανάγκης.

Β ΘΕΜΑΤΑ ΠΤΗΤΙΚΗΣ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ ΤΟΥ ΑΕΡΟΠΛΑΝΟΥ-ΣΧΕΤΙΖΟΜΕΝΑ ΜΕ ΤΟΝ ΤΥΠΟ

Εξέταση των διαφορών μεταξύ τύπων και παραλλαγών τύπων, με τους ακόλουθους τίτλους:

0. ΓΕΝΙΚΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΚΑΙ ΜΟΝΑΔΕΣ ΜΕΤΡΗΣΗΣ.

0.1. Γενικές πληροφορίες (π.χ. διαστάσεις του αεροπλάνου), συμπεριλαμβανομένης της περιγραφής των μονάδων μέτρησης που χρησιμοποιούνται για την πτητική εκμετάλλευση του συγκεκριμένου τύπου αεροπλάνου και πίνακες μετατροπής.

1. ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΙ

1.1. Περιγραφή των πιστοποιημένων περιορισμών και των επιχειρησιακών περιορισμών σε ισχύ, όπου περιλαμβάνονται:

α) το καθεστώς πιστοποίησης (π.χ. JAR–23, JAR–25, ICAO Παράρτημα 16 (JAR–36 και JAR–34) κ.λπ.),

β) η διαμόρφωση θέσεων επιβατών για κάθε τύπο αεροπλάνου, συμπεριλαμβανομένης μιας εικονογραφημένης παρουσίασης,

γ) οι εγκεκριμένοι τύποι πτητικής εκμετάλλευσης (π.χ. πτήση εξ όψεως/δι'οργάνων (VFR/IFR), κατηγορία CAT II/III, τύπος απαιτούμενης απόδοσης αεροναυτιλίας (RNP Type), πτήση σε γνωστές συνθήκες παγοποίησης κ.λπ.),

δ) η σύνθεση του πληρώματος,

ε) η βάρος και το κέντρο βάρους,

στ) οι περιορισμοί ταχύτητας,

ζ) το διάγραμμα πτήσης (flight envelope)

η) τα όρια ανέμων, συμπεριλαμβανομένης της πτητικής εκμετάλλευσης σε διαδρόμους μετά καταλοίπων (contaminated),

i) οι περιορισμοί των επιδόσεων για τις ισχύουσες διαμορφώσεις,

ι) η κλίση του διαδρόμου απογείωσης και προσγείωσης,

ια) οι περιορισμοί σε διαδρόμους υγρούς ή μετά καταλοίπων,

ιβ) τα κατάλοιπα της ατράκτου του αεροπλάνου και

ιγ) οι περιορισμοί των συστημάτων.

2. ΚΑΝΟΝΙΚΕΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ

2.1. Κανονικές διαδικασίες και καθήκοντα που ανατίθενται στο πλήρωμα, κατάλληλοι πίνακες ελέγχου ενεργειών, σύστημα χρήσης των πινάκων ελέγχου ενεργειών, καθώς και δήλωση που καλύπτει τις απαραίτητες διαδικασίες συντονισμού μεταξύ των πληρωμάτων πτήσης και θαλάμου επιβατών. Πρέπει να περιλαμβάνονται οι ακόλουθες διαδικασίες και καθήκοντα:

α) προ της πτήσης,

β) προ της αναχώρησης,

γ) ρύθμισης και ελέγχου υψομέτρου,

δ) τροχοδρόμησης, απογείωσης και ανόδου,

ε) μείωσης θορύβου,

στ) οριζόντιας πτήσης (cruise)και καθόδου,

ζ) προσέγγισης, προετοιμασίας για την προσγείωση και ενημέρωσης (crew briefing),

η) προσέγγισης στο πλαίσιο "πτήσης εξ όψεως" (VFR),

θ) προσέγγισης δι'οργάνων ,

ι) οπτικής προσέγγισης και προσέγγισης κύκλου,

ια) αποτυχημένης προσέγγισης,

ιβ) κανονικής προσγείωσης,

ιγ) μετά την προσγείωση και

ιδ) πτητικής λειτουργίας σε διαδρόμους υγρούς και μετά καταλοίπων.

3. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΣΕ ΜΗ ΚΑΝΟΝΙΚΕΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΚΑΙ ΣΕ ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΕΠΕΙΓΟΥΣΑΣ ΑΝΑΓΚΗΣ

3.1. Διαδικασίες στο πλαίσιο μη κανονικών συνθηκών και συνθηκών επείγουσας ανάγκης και σχετικά καθήκοντα που ανατίθενται στο πλήρωμα, κατάλληλοι πίνακες ελέγχου ενεργειών, σύστημα χρήσης των καταλόγων ελέγχου ενεργειών και δήλωση που καλύπτει τις απαραίτητες διαδικασίες συντονισμού μεταξύ των πληρωμάτων πτήσης και θαλάμου επιβατών. Πρέπει να περιλαμβάνονται οι ακόλουθες διαδικασίες και καθήκοντα:

α) αδιαθεσίας μη-ικανότητας εκπλήρωσης των καθηκόντων του πληρώματος,

β) ασκήσεων σε περιπτώσεις πυρκαγιάς και εμφάνισης καπνού,

γ) πτήσης σε συνθήκες μη σταθερής και μερικώς σταθερής ατμοσφαιρικής πίεσης καμπίνας

δ) υπέρβασης δομικών ορίων, όπως σε περίπτωση προσγείωσης με υπέρβαρο,

ε) υπέρβασης των ορίων κοσμικής ακτινοβολίας,

στ) σε περίπτωση κεραυνοπληξίας,

ζ) επικοινωνιών κινδύνου και ειδοποίησης της υπηρεσίας εξυπηρέτησης ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας για καταστάσεις επείγουσας ανάγκης

η) απώλεια κινητήρα,

θ) αστοχίας συστημάτων,

ι) καθοδήγησης στο πλαίσιο αλλαγής κατεύθυνσης σχετικά με το αεροδρόμιο προορισμού, σε περίπτωση σοβαρής τεχνικής βλάβης,

ια) προειδοποίησης προσέγγισης εδάφους (GPWS),

ιβ) προειδοποιητικού συστήματος αποφυγής εναέριας σύγκρουσης (TCAS)·

ιγ) διάτμησης ανέμου και

ιδ) αναγκαστικής προσγείωσης/ προσθαλάσσωσης.

4. ΕΠΙΔΟΣΕΙΣ

4.0. Τα στοιχεία επιδόσεων πρέπει να παρέχονται σε μορφή που επιτρέπει την ευχερή χρήση τους.

4.1. Στοιχεία επιδόσεων. Πρέπει να περιλαμβάνεται υλικό επιδόσεων το οποίο παρέχει τα απαραίτητα στοιχεία σχετικά με τη συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις επιδόσεων, οι οποίες καθορίζονται στα Τμήματα ΣΤ, Ζ, Η και Θ του παρόντος, προκειμένου να επιτυγχάνεται ο καθορισμός των ακολούθων:

α) των ορίων ανόδου απογείωσης – βάρους, ύψους, θερμοκρασίας,

β) του μήκους διαδρόμου απογείωσης (στεγνός, υγρός, μετά καταλοίπων),

γ) των στοιχείων καθαρού ίχνους πτήσης (net flight path) για τον υπολογισμό αποφυγής εμποδίων ή κατά περίπτωση, του ίχνους πτήσης απογείωσης,

δ) των απωλειών βαθμίδας για άνοδο με κλίση,

ε) των ορίων ανόδου κατά την πτήση (enroute),

στ) των ορίων ανόδου προσέγγισης (approach climb limit),

ζ) των ορίων ανόδου προσγείωσης (landing climb limit),

η) του μήκους διαδρόμου προσγείωσης (στεγνός, υγρός, μετά καταλοίπων), συμπεριλαμβανομένων των επιπτώσεων αστοχίας συστήματος ή συσκευής κατά τη διάρκεια της πτήσης, εφόσον αυτή επηρεάζει την απόσταση προσγείωσης,

i) των ορίων ενέργειας πέδησης (brake energy) και

κ) των ταχυτήτων που εφαρμόζονται στα διάφορα στά-

δια της πτήσης (εξετάζοντας επίσης τους υγρούς διαδρόμους ή τους διαδρόμους μετά καταλοίπων).

4.1.1. Συμπληρωματικά στοιχεία σχετικά με τις πτήσεις σε συνθήκες παγοποίησης. Πρέπει να περιλαμβάνονται οποιεσδήποτε πιστοποιημένες επιδόσεις που σχετίζονται με επιτρεπόμενη διαμόρφωση ή με παρέκκλιση από διαμόρφωση, όπως η απενεργοποίηση του συστήματος αντιολίσθησης.

4.1.2. Σε περίπτωση που δεν είναι διαθέσιμα στο εγκεκριμένο εγχειρίδιο πτήσης του αεροπλάνου (AFM) στοιχεία επιδόσεων, τα οποία απαιτούνται από την κατάλληλη κατηγορία επιδόσεων, πρέπει να περιλαμβάνονται άλλα στοιχεία τα οποία να είναι αποδεκτά από την Αρχή. Εναλλακτικά, το εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης δύναται να παραπέμπει σε εγκεκριμένα στοιχεία που περιέχονται στο AFM, εφόσον τα εν λόγω στοιχεία κατά πάσα πιθανότητα δεν χρησιμοποιούνται συχνά ή σε κατάσταση επείγουσας ανάγκης.

4.2. Πρόσθετα στοιχεία επιδόσεων. Πρόσθετα στοιχεία επιδόσεων, κατά περίπτωση, όπου περιλαμβάνονται:

α) οι βαθμίδες ανόδου με πλήρη ισχύ,

β) τα στοιχεία έκπτωσης (drift down),

γ) η επίδραση των υγρών αποπαγοποίησης/αντιπαγοποίησης,·

δ) η πτήση με το σύστημα προσγείωσης σε θέση έκτασης,

ε) οι πτήσεις αυτομεταφοράς αεροπλάνου (ferry flight) με ένα κινητήρα εκτός λειτουργίας, για αεροπλάνα με 3 ή περισσότερους κινητήρες και

στ) οι πτήσεις που εκτελούνται σύμφωνα με τους όρους του εγχειριδίου παρέκκλισης από τη διαμόρφωση (CDL).

5. ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΠΤΗΣΕΩΝ

5.1. Στοιχεία και οδηγίες που απαιτούνται για τον προ και κατά τη διάρκεια της πτήσης σχεδιασμό συμπεριλαμβανομένων παραγόντων, όπως οι ταχύτητες πλεύσης και οι ρυθμίσεις ισχύος. Κατά περίπτωση, πρέπει να περιλαμβάνονται διαδικασίες σχετικά με πτητική εκμετάλλευση με κινητήρα(ες) εκτός λειτουργίας, σχετικά με πτήσεις μεγάλων αποστάσεων δικινητήριων αεροπλάνων (ETOPS) (ειδικότερα στην περίπτωση απώλειας κινητήρα, η ταχύτητα πλεύσης και η μέγιστη απόσταση έως ένα κατάλληλο αεροδρόμιο καθορίζεται σύμφωνα με το JAR-OPS 1.245) και σχετικά με πτήσεις προς απομονωμένα αεροδρόμια χωρίς διαθέσιμα αεροδρόμια εναλλαγής.

5.2. Οι μέθοδοι υπολογισμού του αναγκαίου στα διάφορα στάδια της πτήσης καυσίμου, σύμφωνα με το JAR-OPS 1.255.

6. ΒΑΡΟΣ ΚΑΙ ΖΥΓΟΣΤΑΘΜΙΣΗ

Οι οδηγίες και τα στοιχεία σχετικά με τον υπολογισμό της βάρους και της ζυγοστάθμισης περιλαμβάνουν τα ακόλουθα:

α) σύστημα υπολογισμού (π.χ. ευρετηριακό σύστημα),

β) πληροφορίες και οδηγίες σχετικά με τη συμπλήρωση των εγγράφων βάρους και ζυγοστάθμισης, συμπεριλαμβανομένων των χειρόγραφων εγγράφων ή των εγγράφων που συντάσσονται με ηλεκτρονικό υπολογιστή,

γ) Περιοριστικά βάρη και όρια του κέντρου βάρους τύπων, παραλλαγών ή μεμονωμένων αεροπλάνων που χρησιμοποιούνται από τον αερομεταφορέα, και

δ) Το ξηρό βάρος (Dry Operating weight) και το αντίστοιχο κέντρο βάρους ή δείκτη.

7. ΦΟΡΤΩΣΗ

Διαδικασίες και αναγκαία μέτρα σχετικά με τη φόρτωση και την ασφάλιση του φορτίου στο αεροπλάνο.

8. ΕΓΧΕΙΡΙΔΙΟ ΠΑΡΕΚΚΛΙΣΗΣ ΑΠΟ ΤΗ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ (CDL)

Το εγχειρίδιο παρέκκλισης από τη διαμόρφωση, εφόσον παρέχεται(ονται) από τον κατασκευαστή, λαμβανομένων υπόψη των τύπων και παραλλαγών του αεροπλάνου συμπεριλαμβανομένων των διαδικασιών που ακολουθούνται σε περίπτωση αποστολής αεροπλάνου σύμφωνα με τους όρους του δικού του εγχειριδίου παρέκκλισης από τη διαμόρφωση.

9. ΕΓΧΕΙΡΙΔΙΟ ΕΛΑΧΙΣΤΟΥ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ (MEL)

Ο πίνακας ελαχίστου εξοπλισμού λαμβανομένων υπ' όψη των τύπων και παραλλαγών του αεροπλάνου καθώς και του τύπου της (των) περιοχής (ών) πτητικής εκμετάλλευσης. Ο εν λόγω πίνακας πρέπει να περιλαμβάνει τον εξοπλισμό αεροναυτιλίας και να λαμβάνει υπ' όψη τις απαιτούμενες επιδόσεις για την διαδρομή και την περιοχή εκμετάλλευσης.

10. ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΕΠΙΒΙΩΣΗΣ ΚΑΙ ΕΠΕΙΓΟΥΣΑΣ ΑΝΑΓΚΗΣ, ΣΥΜΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΜΕΝΟΥ ΤΟΥ ΟΞΥΓΟΝΟΥ

10.1. Κατάλογος του προς μεταφορά εξοπλισμού επιβίωσης στο πλαίσιο διαδρομών που εκτελεί το αεροπλάνο και διαδικασίες ελέγχου της κατάστασης συντήρησης του εξοπλισμού, πριν από την απογείωση. Πρέπει επίσης να περιλαμβάνονται οδηγίες σχετικά με τη θέση, τη δυνατότητα πρόσβασης και τη χρήση του εξοπλισμού επιβίωσης και επείγουσας ανάγκης, καθώς και ο(οι) σχετικός(οί) πίνακες ελέγχου ενεργειών.

10.2. Η διαδικασία σχετικά με τον καθορισμό της απαιτούμενης και της διαθέσιμης ποσότητας οξυγόνου. Πρέπει να λαμβάνονται υπόψη ο σχεδιασμός της πτήσης, ο αριθμός των επιβαινόντων και η πιθανή αποσυμπίεση του θαλάμου επιβατών. Οι πληροφορίες πρέπει να παρέχονται σε μορφή που επιτρέπει την ευχερή χρήση τους.

11. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΕΚΚΕΝΩΣΗΣ ΕΠΕΙΓΟΥΣΑΣ ΑΝΑΓΚΗΣ

11.1. Οδηγίες σχετικά με την προετοιμασία εκκένωσης επείγουσας ανάγκης, συμπεριλαμβανομένου του συντονισμού ενεργειών του πληρώματος και του καθορισμού σταθμών επείγουσας ανάγκης.

11.2. Διαδικασίες εκκένωσης επείγουσας ανάγκης. Περιγραφή των καθηκόντων του συνόλου των μελών του πληρώματος στο πλαίσιο της ταχείας εκκένωσης του αεροπλάνου και του χειρισμού των επιβατών στην περίπτωση αναγκαστικής προσγείωσης, προσθαλάσσωσης ή άλλης κατάστασης επείγουσας ανάγκης.

12. ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΑΕΡΟΠΛΑΝΟΥ

Περιγραφή των συστημάτων του αεροπλάνου, των σχετικών ελέγχων και ενδείξεων, καθώς και οδηγίες χρήσης.

C ΟΔΗΓΙΕΣ ΚΑΙ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΔΙΑΔΡΟΜΗΣ ΚΑΙ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ

1. Οι οδηγίες και οι πληροφορίες που αφορούν επικοινωνίες, αεροναυτιλία και αεροδρόμια, συμπεριλαμβανομένων των ελάχιστων επιπέδων και υψών πτήσης για κάθε πτήση που πρόκειται να εκτελεστεί, καθώς και των ελάχιστων πτητικής εκμετάλλευσης για κάθε αεροδρόμιο που σχεδιάζεται να χρησιμοποιηθεί, περιλαμβάνουν:

α) το ελάχιστο επίπεδο/ύψος πτήσης,

β) τα μετεωρολογικά ελάχιστα σχετικά με το αεροδρόμια αναχώρησης, προορισμού και τα αεροδρόμια εναλλαγής,

γ) τα μέσα επικοινωνίας και τα βοηθήματα αεροναυτιλίας,

δ) στοιχεία διαδρόμου και εγκαταστάσεις αεροδρομίου,

ε) διαδικασίες προσέγγισης, αποτυχημένης προσέγγισης και διαδικασίες αναχώρησης, συμπεριλαμβανομένων των διαδικασιών μείωσης θορύβου,

στ) διαδικασίες απώλειας επικοινωνιών,

ζ) τα μέσα έρευνας και διάσωσης στην περιοχή πάνω από την οποία πρόκειται να πραγματοποιήσει διέλευση το αεροπλάνο,

η) περιγραφή των αεροναυτικών χαρτών που πρέπει να μεταφέρονται στο αεροπλάνο σε σχέση με τον τύπο της πτήσης και της διαδρομής που πρόκειται να εκτελεστεί, συμπεριλαμβανομένης της μεθόδου ελέγχου της εγκυρότητάς τους,

θ) τις διαθέσιμες αεροναυτικές πληροφορίες και μετεωρολογικές υπηρεσίες,

ι) τις διαδικασίες επικοινωνιών / αεροναυτιλίας (COM/NAV) κατά την διαδρομή,

κ) την κατάταξη αεροδρομίου σε κατηγορία για σκοπούς αξιολόγησης ικανοτήτων πληρώματος πτήσης,

λ) τους ειδικούς περιορισμούς αεροδρομίου (περιορισμούς επιδόσεων και επιχειρησιακών διαδικασιών).

D ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ

1. Εκπαιδευτικά προγράμματα και προγράμματα ελέγχων για το σύνολο του επιχειρησιακού προσωπικού στο οποίο έχουν ανατεθεί επιχειρησιακά καθήκοντα σε σχέση με την προετοιμασία και/ή τη διεξαγωγή πτήσης.

2. Τα εκπαιδευτικά προγράμματα και τα προγράμματα ελέγχων πρέπει να περιλαμβάνουν:

2.1. Για το πλήρωμα θαλάμου διακυβέρνησης. Όλα τα σχετικά θέματα που καθορίζονται στα Τμήματα Ε και ΙΔ,

2.2. Για το πλήρωμα θαλάμου επιβατών. Όλα τα σχετικά θέματα που καθορίζονται στο Τμήμα ΙΕ,

2.3. για το εκάστοτε επιχειρησιακό προσωπικό, συμπεριλαμβανομένων των μελών του πληρώματος διακυβέρνησης:

α) όλα τα σχετικά θέματα που καθορίζονται στο Τμήμα ΙΗ (Εναέρια μεταφορά επικινδύνων ειδών) και

β) όλα τα σχετικά θέματα που καθορίζονται στο Τμήμα ΙΘ (Ασφάλεια).

2.4. για το επιχειρησιακό προσωπικό που δεν ανήκει στα μέλη του πληρώματος (π.χ. επιμελητές πτήσεων, προσωπικό επίγειας εξυπηρέτησης κ.λπ.) όλα τα άλλα σχετικά θέματα τα οποία καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό και αφορά τα καθήκοντά τους.

3. Διαδικασίες

3.1. Διαδικασίες σχετικά με εκπαίδευση και ελέγχους.

3.2. Διαδικασίες που εφαρμόζονται σε περίπτωση που το προσωπικό δεν επιτυγχάνει ή δεν τηρεί τα απαιτούμενα πρότυπα.

3.3. Διαδικασίες οι οποίες εξασφαλίζουν ότι κατά τη διάρκεια εκτέλεσης εμπορικών αερομεταφορών δεν προσομοιώνονται μη κανονικές καταστάσεις ή καταστάσεις επείγουσας ανάγκης, που απαιτούν την εφαρμογή μέρους ή όλων των διαδικασιών μη κανονικών καταστάσεων ή καταστάσεων επείγουσας ανάγκης, καθώς και προσομοίωση των μετεωρολογικών συνθηκών δι'οργάνων (IMC) με τεχνητά μέσα.

4. Περιγραφή των προς φύλαξη εγγράφων τεκμηρίωσης και περίοδοι φύλαξης. (Βλέπε Παράρτημα 1 στο JAR-OPS 1.1065.)

Παράρτημα 1 στο JAR-OPS 1.1065
Περίοδοι φύλαξης εγγράφων

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι οι ακόλουθες πληροφορίες/έγγραφα, στα οποία η Αρχή έχει δυνατότητα πρόσβασης, φυλάσσονται σε αποδεκτή μορφή για τις περιόδους που εμφανίζονται στους ακόλουθους πίνακες.

Σημείωση: πρόσθετες πληροφορίες σχετικά με τα αρχεία συντήρησης καθορίζονται στο Τμήμα ΙΓ.

Πίνακας 1

Πληροφορίες που χρησιμοποιούνται στο πλαίσιο της προετοιμασίας και εκτέλεσης πτήσης

Πληροφορίες που χρησιμοποιούνται στο πλαίσιο της προετοιμασίας και εκτέλεσης πτήσης, όπως περιγράφονται στο JAR-OPS 1.135	
Επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης	3 μήνες
Τεχνικό μητρώο αεροπλάνου	24 μήνες μετά από την ημερομηνία της τελευταίας καταχώρισης
Έγγραφα ενημέρωσης αγγελιών/υπηρεσίας αεροναυτικών πληροφοριών (NOTAM/AIS) σχετικά με τη συγκεκριμένη πτήση, εφόσον συντάσσονται από τον αερομεταφορέα	3 μήνες
Επίσημα έγγραφα βάρους και ζυγοστάθμισης	3 μήνες
Γνωστοποίηση ειδικών φορτίων, συμπεριλαμβανομένων εγγράφων πληροφοριών στο Κυβερνήτη σχετικά με επικίνδυνα είδη	3 μήνες

Πίνακας 2

Αναφορές

Αναφορές	
Μητρώο καταγραφής πτήσης (journey log)	3 μήνες
Αναφορά(ές) πτήσης σχετικά με την καταγραφή λεπτομερειών κάθε περιστατικού, όπως καθορίζεται στο JAR-OPS 1.420 ή κάθε γεγονότος του οποίου η αναφορά ή καταγραφή κρίνεται απαραίτητη από τον κυβερνήτη	3 μήνες
Αναφορές σχετικά με υπερβάσεις Ορίων πτήσης/απασχόλησης μειώσεις περιόδων ανάπαυσης	3 μήνες

Πίνακας 3

Αρχεία πληρώματος πτήσης

Αρχεία πληρώματος πτήσης	
Χρόνος πτήσης, απασχόλησης και ανάπαυσης	15 μήνες
Πτυχίο	για όσο χρονικό διάστημα το μέλος του πληρώματος πτήσης κάνει χρήση των προνομίων του πτυχίου για τον αερομεταφορέα
Εκπαίδευση μεταβατική και έλεγχος	3 έτη
Πρόγραμμα εκπαίδευσης για κυβερνήτες (συμπεριλαμβανομένου του ελέγχου)	3 έτη
Επαναληπτική εκπαίδευση και έλεγχος	3 έτη
Εκπαίδευση και έλεγχος σχετικά με την εκτέλεση πτητικών καθηκόντων από οποιαδήποτε θέση χειριστή	3 έτη
Πρόσφατη πείρα (παραπομπή στο JAR-OPS 1.970)	15 μήνες
Αξιολόγηση διαδρομής και αεροδρομίου (παραπομπή στο JAR-OPS.1975)	3 έτη
Εκπαίδευση και αξιολόγηση για ειδικές πτητικές εκμεταλλεύσεις εφόσον απαιτείται από JAR-OPS (π.χ. ETOPS πτητικές λειτουργίες CATII/III)	3 έτη
Εκπαίδευση σχετικά με επικίνδυνα είδη , ανάλογα με την περίπτωση	3 έτη

Πίνακας 4

Αρχεία πληρώματος θαλάμου επιβατών

Αρχεία πληρώματος θαλάμου επιβατών	
Χρόνος πτήσης, απασχόλησης και ανάπαυσης και χρόνος ανάπαυσης	15 μήνες
Αρχική εκπαίδευση, εκπαίδευση μεταβατική και διαφορών (συμπεριλαμβανομένου του ελέγχου)	για όσο χρονικό διάστημα το μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών εργάζεται για τον αερομεταφορέα
Περιοδική εκπαίδευση και επαναληπτική εκπαίδευση (συμπεριλαμβανομένου του ελέγχου)	Έως 12 μήνες μετά από την αποχώρηση του μέλους του πληρώματος θαλάμου επιβατών από την υπηρεσία του αερομεταφορέα
Εκπαίδευση σχετικά με επικίνδυνα είδη , ανάλογα με την περίπτωση	3 έτη

Πίνακας 5

Αρχεία σχετικά με το λοιπό επιχειρησιακό προσωπικό

Αρχεία σχετικά με το λοιπό επιχειρησιακό προσωπικό	
Αρχεία εκπαίδευσης/αξιολόγησης του λοιπού προσωπικού για το οποίο απαιτείται από τον παρόντα εγκεκριμένο πρόγραμμα εκπαίδευσης	Τα τελευταία 2 αρχεία εκπαίδευσης

Πίνακας 6

Άλλα αρχεία

Άλλα αρχεία	
Αρχεία σχετικά με τη δοσομέτρηση κοσμικής και ηλιακής ακτινοβολίας	Έως 12 μήνες μετά από την αποχώρηση του μέλους πληρώματος από την υπηρεσία του αερομεταφορέα
Αρχεία συστήματος ποιοτικού ελέγχου	5 έτη
Έγγραφο μεταφοράς επικινδύνων ειδών	3 μήνες μετα από την εκτέλεση της πτήσης
Αποδοχή εντύπου ελέγχου επικινδύνων ειδών	3 μήνες μετα από την εκτέλεση της πτήσης

ΤΜΗΜΑ ΙΖ
ΟΡΙΑ ΧΡΟΝΩΝ ΠΤΗΣΗΣ ΚΑΙ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ, ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΑΝΑΠΑΥΣΗΣ

(Βλέπε Β.Δ. 22/64 άρθρο 6 παρ. 6.3)

ΤΜΗΜΑ ΙΗ
ΕΝΑΕΡΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΕΙΔΩΝ

JAR-OPS 1.1150
Ορολογία

α) Οι όροι που χρησιμοποιούνται στο παρόν τμήμα έχουν τις ακόλουθες έννοιες:

(1) Πίνακας ελέγχου αποδοχής. Έγγραφο το οποίο προκαθορίζεται να συνδράμει στη διενέργεια ελέγχου της εξωτερικής εμφάνισης δεμάτων που περιέχουν επικίνδυνα είδη και των συνοδευτικών εγγράφων τους, προκειμένου να καθορισθεί ότι πληρούνται όλες οι απαιτούμενες προϋποθέσεις.

(2) Αεροπλάνο μεταφοράς εμπορευμάτων. Οποιοδήποτε αεροπλάνο το οποίο μεταφέρει εμπορεύματα ή αγαθά, αλλά όχι επιβάτες. Στο πλαίσιο αυτό τα ακόλουθα πρόσωπα δεν ορίζονται ως επιβάτες:

i) μέλος πληρώματος,

ii) υπάλληλος του αερομεταφορέα ο οποίος έχει λάβει σχετική πτυχίο επιβίβασης βάσει των οδηγιών που περιέχονται στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης και επιβαίνει στο αεροπλάνο σύμφωνα με αυτές,

iii) εξουσιοδοτημένος εκπρόσωπος της Αρχής, ή

iv) πρόσωπο, τα καθήκοντα του οποίου έχουν σχέση με συγκεκριμένη φόρτωση εμπορευμάτων στο αεροπλάνο.

(3) Ατύχημα κατά τη μεταφορά επικινδύνων ειδών. Συμβάν που συνδέεται και σχετίζεται με τη μεταφορά επικινδύνων ειδών και έχει ως αποτέλεσμα θανατηφόρο ή σοβαρό τραυματισμό προσώπου ή μεγάλη ζημιά αγαθών.

(4) Συμβάν κατά τη μεταφορά επικινδύνων ειδών. Συμβάν, με εξαίρεση το ατύχημα κατά τη μεταφορά επικινδύνων ειδών, που συνδέεται και σχετίζεται με τη μεταφορά επικινδύνων ειδών και το οποίο δεν λαμβάνει χώρα απαραίτητα εντός του αεροπλάνου, με αποτέλεσμα τραυματισμό προσώπου, ζημία αγαθών, φωτιά, θραύση, διασκορπισμό υγρού, διαρροή υγρού ή ραδιενέργειας ή άλλη απόδειξη ότι δεν έχει διατηρηθεί σε άρτια κατάσταση η συσκευασία. Οποιοδήποτε συμβάν σχετίζεται με τη μεταφορά επικινδύνων ειδών, το οποίο θέτει σε σοβαρό κίνδυνο το αεροπλάνο ή τους επιβαίνοντες σε αυτό, θεωρείται ότι συνιστά, επίσης, συμβάν κατά τη μεταφορά επικινδύνων ειδών.

(5) Έγγραφο μεταφοράς επικινδύνων ειδών. Έγγραφο το οποίο καθορίζεται στις τεχνικές Τεχνικές Οδηγίες. Συμπληρώνεται από το πρόσωπο που παραδίδει επικίνδυνα είδη προς εναέρια μεταφορά και περιλαμβάνει πληροφορίες σχετικά με τα εν λόγω εμπορεύματα. Το έγγραφο φέρει υπογεγραμμένη δήλωση στην οποία αναφέρεται ότι τα επικίνδυνα είδη περιγράφονται πλήρως και με ακρίβεια με τα κατάλληλά τους ονόματα στις αποστολές εμπορευμάτων και τους τετραψήφιους αριθμούς UN/IN των Ηνωμένων Εθνών (εφόσον ορίζονται) και ότι έχουν ορθώς ταξινομηθεί, συσκευασθεί, σημανθεί και φέρουν ετικέτες, καθώς και ότι βρίσκονται σε κατάλληλη προς μεταφορά κατάσταση.

(6) Εμπορευματοκιβώτιο μεταφοράς φορτίου. Το εμπορευματοκιβώτιο μεταφοράς φορτίων συνιστά αντικείμενο εξοπλισμού μεταφοράς ραδιενεργών υλικών, και είναι σχεδιασμένο για να διευκολύνει τη μεταφορά τέτοιων υλικών, συσκευασμένων ή μη, με έναν ή περισσότερους τρόπους μεταφοράς. (Σημείωση: βλέπε συσκευή μονάδας φορτίου όπου τα επικίνδυνα είδη δεν συνιστούν ραδιενεργά υλικά.)

(7) Αντιπρόσωπος επίγειας εξυπηρέτησης. Αντιπρόσωπος που εκτελεί για λογαριασμό του αερομεταφορέα μέρος ή το σύνολο των αποστολών του τελευταίου, συμπεριλαμβανομένης της παραλαβής, φόρτωσης, εκφόρτωσης, μεταφοράς ή άλλης διαδικασίας σχετικής με επιβάτες ή φορτία.

(8) Αριθμός ID. Ένας προσωρινός αριθμός αναγνώρισης για κάποιο επικίνδυνο είδος στο οποίο δεν έχει προσδιορισθεί ένας αριθμός UN.

(9) Μαζική συσκευασία (Overpack). Περικάλυμμα εγκλεισμού που χρησιμοποιείται από μεμονωμένο φορτωτή εμπορευμάτων και το οποίο προκαθορίζεται να συμπεριλάβει ένα ή περισσότερα δέματα, προκειμένου να διαμορφωθεί ένα ενιαίο σύνολο προς διευκόλυνση της επίγειας εξυπηρέτησης και της αποθήκευσης. (Σημείωση: η συσκευή μονάδας φορτίου δεν περιλαμβάνεται στον ορισμό αυτό.)

(10) Δέμα. Το πλήρες προϊόν της διαδικασίας συσκευασίας το οποίο αποτελείται από τη συσκευασία και το περιεχόμενό της, έτοιμο προς μεταφορά.

(11) Συσκευασία. Δοχεία και οποιαδήποτε άλλα εξαρτήματα ή υλικά τα οποία είναι απαραίτητα προκειμένου να επιτελείται η συγκράτηση και να εξασφαλίζει τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις συσκευασίας.

(12) Κατάλληλο όνομα στις αποστολές εμπορευμάτων. Το όνομα που χρησιμοποιείται για την περιγραφή ενός ιδιαίτερου αντικειμένου ή ουσίας και το οποίο αναφέρεται σε όλα τα έγγραφα αποστολής εμπορευμάτων και τις ειδοποιήσεις, καθώς και στις συσκευασίες, εφόσον ισχύει.

(13) Σοβαρός τραυματισμός. Τραυματισμός τον οποίο

υφίσταται πρόσωπο κατά τη διάρκεια ατυχήματος και ο οποίος:

i) χρήζει νοσοκομειακής περίθαλψης για περισσότερες από 48 ώρες το εν λόγω 48ωρο αρχίζει εντός επτά ημερών από την ημερομηνία που έλαβε χώρα ο τραυματισμός ή

ii) έχει ως αποτέλεσμα κάταγμα οποιουδήποτε οστού (με εξαίρεση τα απλά κατάγματα δαχτύλων χεριού, δαχτύλων ποδιού ή μύτης) ή

iii) συνεπάγεται ρήξεις που προκαλούν σοβαρή αιμορραγία, καθώς και βλάβες στα νεύρα, στους μυς ή στους τένοντες ή

iv) συνεπάγεται τραυματισμό οποιουδήποτε εσωτερικού οργάνου ή

v) συνεπάγεται εγκαύματα δευτέρου ή τρίτου βαθμού ή οποιαδήποτε εγκαύματα που καλύπτουν περισσότερο από το 5% της επιφάνειας του σώματος ή

vi) συνεπάγεται επιβεβαιωμένη έκθεση σε μολυσματικές ουσίες ή επιβλαβή ακτινοβολία.

(14) Κράτος προέλευσης. Η Αρχή στην επικράτεια της οποίας φορτώθηκαν αρχικά τα επικίνδυνα είδη στο αεροπλάνο.

(15) Τεχνικές Οδηγίες. Η τελευταία ισχύουσα έκδοση των Τεχνικών Οδηγιών για την Ασφαλή Εναέρια Μεταφορά Επικινδύνων ειδών (έγγραφο 9284-AN/905), συμπεριλαμβανομένων του παραρτήματος και οποιασδήποτε προσθήκης, εγκεκριμένης και δημοσιευμένης κατόπιν απόφασης του διοικητικού συμβουλίου του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO).

(16) Αριθμός UN. Ο τετραψήφιος αριθμός που χορηγείται από την επιτροπή εμπειρογνωμόνων των Ηνωμένων Εθνών για τη μεταφορά επικινδύνων ειδών, προκειμένου να καθορίζεται μια ουσία ή μια ειδική ομάδα ουσιών.

(17) Συσκευή Μονάδας Φορτίου. Οποιοσδήποτε τύπος εμπορευματοκιβωτίου αεροπλάνου, παλέτας αεροπλάνου με δίχτυ, ή παλέτας αεροπλάνου με δίχτυ πάνω σε ημισφαιρική κατασκευή. (Σημείωση: η μαζική συσκευασία δεν καλύπτεται από τον ορισμό αυτό, για εμπορευματοκιβώτιο που περιέχει ραδιενεργά υλικά, βλέπε τον ορισμό του εμπορευματοκιβωτίου μεταφοράς φορτίου.)

JAR-OPS 1.1155
Έγκριση για Μεταφορά επικινδύνων ειδών

Ο αερομεταφορέας δεν μεταφέρει επικίνδυνα είδη χωρίς την έγκριση της Αρχής.

JAR-OPS 1.1160
Πεδίο Εφαρμογής

α) Ο αερομεταφορέας συμμορφώνεται με τις διατάξεις που περιέχονται στις Τεχνικές Οδηγίες σε κάθε περίπτωση μεταφοράς επικίνδυνων ειδών, ανεξάρτητα από το εάν η πτήση εκτελείται εξ ολοκλήρου ή εν μέρει, εντός ή εξ ολοκλήρου εκτός της επικράτειας κράτους.

β) Αντικείμενα και ουσίες που σε διαφορετική περίπτωση θα κατατάσσονταν στα επικίνδυνα είδη αποκλείονται από τις διατάξεις του παρόντος τμήματος, στο βαθμό που αυτό καθορίζεται στις Τεχνικές Οδηγίες, υπό την προϋπόθεση ότι:

(1) απαιτείται να βρίσκονται πάνω στο αεροπλάνο σύμφωνα με τους ισχύοντες σχετικά κανονισμούς JARs ή για επιχειρησιακούς λόγους,

(2) μεταφέρονται με τη μορφή υλικών τροφοδοσίας ή προμηθειών για την εξυπηρέτηση του θαλάμου επιβατών,

(3) μεταφέρονται για να χρησιμοποιηθούν κατά τη διάρκεια της πτήσης ως κτηνιατρικά βοηθήματα ή για ευθανασία ζώου,

(4) μεταφέρονται για να χρησιμοποιηθούν κατά τη διάρκεια της πτήσης ως ιατρικό βοήθημα ασθενούς, υπό την προϋπόθεση ότι:

i) οι φιάλες αερίου έχουν ειδικά κατασκευασθεί για να περιέχουν και να μεταφέρουν αυτό το συγκεκριμένο αέριο,

ii) τα φάρμακα και το λοιπό ιατρικό υλικό τελούν υπό τον έλεγχο εκπαιδευμένου προσωπικού για το χρονικό διάστημα που χρησιμοποιούνται εντός του αεροπλάνου,

iii) ο εξοπλισμός, ο οποίος περιλαμβάνει μπαταρίες με υγρά στοιχεία, φυλάσσεται και εφόσον απαιτείται, ασφαλίζεται σε όρθια θέση για να αποφευχθεί διασκορπισμός του ηλεκτρολύτη και

iv) πραγματοποιείται κατάλληλη πρόβλεψη προκειμένου να εναποθηκεύεται και να ασφαλίζεται ο εξοπλισμός κατά την απογείωση και την προσγείωση, καθώς και σε κάθε άλλη περίπτωση που αυτό κρίνεται απαραίτητο από τον κυβερνήτη για λόγους ασφαλείας ή

(5) μεταφέρονται από επιβάτες ή μέλη πληρώματος.

γ) Η μεταφορά στο αεροπλάνο αντικειμένων και ουσιών που προορίζονται για την αντικατάσταση των αναφερομένων στην υποπαράγραφο (β)(1)και (β)(2) ανωτέρω, πραγματοποιείται όπως καθορίζεται στις Τεχνικές Οδηγίες.

JAR-OPS 1.1165
Περιορισμοί στη Μεταφορά Επικινδύνων ειδών

α) Ο αερομεταφορέας λαμβάνει κάθε εύλογο μέτρο προκειμένου να εξασφαλίσει, ότι αντικείμενα και ουσίες, οι οποίες προσδιορίζονται ειδικά με όνομα ή με γενική περιγραφή στις τεχνικές οδηγίες, και των οποίων η μεταφορά απαγορεύεται κάτω από οποιεσδήποτε συνθήκες, δεν μεταφέρονται από οποιοδήποτε αεροπλάνο.

β) Ο αερομεταφορέας λαμβάνει κάθε εύλογο μέτρο προκειμένου να εξασφαλίσει ότι αντικείμενα και ουσίες ή άλλα εμπορεύματα τα οποία βάσει των Τεχνικών Οδηγιών απαγορεύεται να μεταφερθούν κάτω από κανονικές συνθήκες, μεταφέρονται μόνον εφόσον:

(1) εξαιρούνται από τα ενδιαφερόμενα κράτη βάσει των Τεχνικών Οδηγιών ή

(2) οι Τεχνικές Οδηγίες αναφέρουν ότι η μεταφορά τους είναι δυνατή κατόπιν έγκρισης που εκδίδεται από το κράτος προέλευσης.

JAR-OPS 1.1170
Ταξινόμηση

Ο αερομεταφορέας λαμβάνει κάθε εύλογο μέτρο προκειμένου να εξασφαλίσει ότι αντικείμενα και ουσίες ταξινομούνται ως επικίνδυνα είδη όπως καθορίζεται στις Τεχνικές Οδηγίες.

JAR-OPS 1.1175
Συσκευασία

Ο αερομεταφορέας λαμβάνει κάθε εύλογο μέτρο για να

εξασφαλίσει ότι τα επικίνδυνα είδη συσκευάζονται όπως καθορίζεται στις Τεχνικές Οδηγίες.

JAR-OPS 1.1180
Τοποθέτηση Ετικέτας και Σήμανση

α) Ο αερομεταφορέας λαμβάνει κάθε εύλογο μέτρο για να εξασφαλίσει ότι τα δέματα, οι μαζικές συσκευασίες και τα εμπορευματοκιβώτια μεταφοράς φορτίου φέρουν ετικέτες και σήμανση, όπως καθορίζεται στις Τεχνικές Οδηγίες.

β) Εφόσον μεταφέρονται επικίνδυνα είδη σε πτήση η οποία εκτελείται εξ ολοκλήρου ή εν μέρει εκτός της επικράτειας κράτους, η τοποθέτηση ετικέτας και η σήμανση πρέπει να πραγματοποιείται στην αγγλική γλώσσα, επιπλέον των άλλων ενδεχόμενων γλωσσικών απαιτήσεων.

JAR-OPS 1.1185
Έγγραφο μεταφοράς επικινδύνων ειδών

α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι τα επικίνδυνα είδη συνοδεύονται από ένα έγγραφο μεταφοράς επικινδύνων ειδών, εκτός αν καθορίζεται διαφορετικά στις Τεχνικές Οδηγίες.

(β) Εφόσον μεταφέρονται επικίνδυνα είδη σε πτήση, η οποία εκτελείται εξ ολοκλήρου ή εν μέρει εκτός της επικράτειας κράτους, το έγγραφο μεταφοράς επικινδύνων ειδών πρέπει να συντάσσεται στην αγγλική γλώσσα, επιπλέον των άλλων ενδεχόμενων γλωσσικών απαιτήσεων.

JAR-OPS 1.1190
Σκοπιμα (κενό)

JAR-OPS 1.1195
Αποδοχή επικινδύνων ειδών

α) Ο αερομεταφορέας δεν αποδέχεται τη μεταφορά επικίνδυνων ειδών εάν το δέμα, η μαζική συσκευασία ή το εμπορευματοκιβώτιο μεταφοράς φορτίου δεν έχει επιθεωρηθεί σύμφωνα με τις διαδικασίες αποδοχής που προβλέπονται στις Τεχνικές Οδηγίες.

(β) Ο αερομεταφορέας ή ο αντιπρόσωπός του επίγειας εξυπηρέτησης χρησιμοποιεί έντυπο αποδοχής. Το έντυπο ελέγχου αποδοχής επιτρέπει τον έλεγχο όλων των σχετικών στοιχείων και έχει τέτοια μορφή ώστε να καθιστά δυνατή την καταχώρηση των αποτελεσμάτων του πίνακα αποδοχής, με χειροκίνητα, μηχανικά ή ηλεκτρονικά μέσα.

JAR-OPS 1.1200
Επιθεώρηση για τη διαπίστωση ζημιάς, διαρροής ή μόλυνσης

α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι:

(1) δέματα, μαζικές συσκευασίες και εμπορευματοκιβώτια μεταφοράς φορτίου επιθεωρούνται προκειμένου να διαπιστωθούν ίχνη διαρροής ή ζημίας αμέσως πριν από τη φόρτωση σε αεροπλάνο ή σε συσκευή μονάδας φορτίου, όπως καθορίζεται στις Τεχνικές Οδηγίες,

(2) συσκευή μονάδας φορτίου δεν φορτώνεται σε αεροπλάνο, παρά μόνον εφόσον έχει επιθεωρηθεί, όπως απαιτούν οι Τεχνικές Οδηγίες, και δεν έχουν διαπιστωθεί ούτε ίχνη διαρροής από τα επικίνδυνα είδη που περιέχονται σε αυτή, ούτε ζημία σε αυτά,

(3) δέματα, μαζικές συσκευασίες ή εμπορευματοκιβώτια μεταφοράς φορτίου που παρουσιάζουν διαρροή ή έχουν υποστεί ζημία δεν φορτώνονται στο αεροπλάνο,

(4) οποιοδήποτε δέμα με επικίνδυνα είδη, το οποίο βρίσκεται στο αεροπλάνο και παρουσιάζει ενδείξεις ζημιάς ή διαρροής, είτε απομακρύνεται είτε γίνονται διευθετήσεις για την απομάκρυνσή του από αρμόδια αρχή ή οργανισμό. Στην περίπτωση αυτή, το υπόλοιπο της αποστολής ελέγχεται προκειμένου να εξασφαλισθεί ότι βρίσκεται στην αρμόζουσα για μεταφορά κατάσταση και ότι δεν έχει προκληθεί ζημιά ή ρύπανση στο αεροπλάνο ή στο φορτίο του και

(5) δέματα, μαζικές συσκευασίες και εμπορευματοκιβώτια μεταφοράς φορτίου επιθεωρούνται προκειμένου να διαπιστωθούν σημάδια ζημιάς ή διαρροής κατά την εκφόρτωση από το αεροπλάνο ή από συσκευή μονάδας φορτίου και εφόσον υπάρχει ένδειξη ζημιάς ή διαρροής, η περιοχή όπου είχαν στοιβαχτεί τα επικίνδυνα είδη επιθεωρείται προκειμένου να διαπιστωθεί φθορά ή ρύπανση.

JAR-OPS 1.1205
Απομάκρυνση της ρύπανσης

α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι:

(1) οποιαδήποτε ρύπανση γίνεται αντιληπτή ως αποτέλεσμα διαρροής ή φθοράς σε επικίνδυνα είδη απομακρύνεται χωρίς καθυστέρηση και

(2) αεροπλάνο, το οποίο έχει υποστεί ρύπανση από ραδιενεργά υλικά, τίθεται πάραυτα εκτός λειτουργίας και δεν επανέρχεται σε αυτήν μέχρις ότου οι τιμές του επιπέδου ραδιενέργειας σε οποιαδήποτε προσιτή επιφάνεια, καθώς και η μη σταθερή ρύπανση μειωθούν σε επίπεδο κατώτερο από τις τιμές που καθορίζονται στις Τεχνικές Οδηγίες.

JAR-OPS 1.1210
Περιορισμοί φόρτωσης

α) Θάλαμος επιβατών και θάλαμος διακυβέρνησης. Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι δεν μεταφέρονται επικίνδυνα είδη σε θάλαμο επιβατών αεροπλάνου ή σε θάλαμο διακυβέρνησης, εκτός εάν καθορίζεται διαφορετικά στις Τεχνικές Οδηγίες.

β) Διαμερίσματα φορτίου. Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι η φόρτωση, ο διαχωρισμός, η στοιβασία (stowage) και η ασφάλιση επικίνδυνων ειδών στο αεροπλάνο πραγματοποιούνται βάσει των όσων καθορίζονται στις Τεχνικές Οδηγίες.

γ) Επικίνδυνα είδη που προορίζονται για μεταφορά μόνο με αεροπλάνο μεταφοράς φορτίου. Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι δέματα με επικίνδυνα είδη τα οποία φέρουν την ένδειξη «Μόνο Αεροσκάφος Μεταφοράς Φορτίου» μεταφέρονται στο αεροσκάφος μεταφοράς φορτίου και φορτώνονται βάσει των όσων καθορίζονται στις Τεχνικές Οδηγίες.

JAR-OPS 1.1215
Παροχή πληροφοριών

α) Παροχή πληροφοριών στο προσωπικό εδάφους. Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι:

(1) παρέχονται οι πληροφορίες που καθιστούν εφικτή την εκτέλεση των καθηκόντων του προσωπικού εδάφους αναφορικά με τη μεταφορά επικινδύνων ειδών, συμπερι-

λαμβανομένων και των ενεργειών στις οποίες πρέπει να προβεί σε περίπτωση συμβάντων και ατυχημάτων που αφορούν επικίνδυνα είδη και

(2) κατά περίπτωση, οι πληροφορίες που αναφέρονται στην υποπαράγραφο (α)(1) ανωτέρω, παρέχονται επίσης στον αντιπρόσωπό του, της επίγειας εξυπηρέτησης.

β) Παροχή πληροφοριών σε επιβάτες και άλλα πρόσωπα.

(1) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι οι πληροφορίες παρέχονται, όπως απαιτούν οι Τεχνικές Οδηγίες, έτσι ώστε οι επιβάτες να είναι ενήμεροι σχετικά με τα είδη των εμπορευμάτων των οποίων η μεταφορά απαγορεύεται στο αεροπλάνο, και

(2) ο αερομεταφορέας και κατά περίπτωση, ο αντιπρόσωπός του της επίγειας εξυπηρέτησης εξασφαλίζουν την παροχή πληροφοριών με τη μορφή ανακοινώσεων στα σημεία αποδοχής φορτίου σχετικά με τη μεταφορά επικινδύνων ειδών.

γ) Παροχή πληροφοριών σε μέλη πληρώματος. Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι το εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης παρέχει πληροφορίες οι οποίες καθιστούν εφικτή την εκτέλεση των καθηκόντων των μελών του πληρώματος σχετικά με τη μεταφορά επικινδύνων ειδών, συμπεριλαμβανομένων των ενεργειών στις οποίες πρέπει να προβούν σε περίπτωση που ανακύψει επείγουσα ανάγκη που αφορά επικίνδυνα είδη .

δ) Παροχή πληροφοριών στον κυβερνήτη. Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι έχουν παρασχεθεί έγγραφες πληροφορίες στον κυβερνήτη, όπως καθορίζεται στις Τεχνικές Οδηγίες.

ε) Παροχή πληροφοριών σε περίπτωση αεροπορικού συμβάντος ή ατυχήματος.

(1) Ο αερομεταφορέας, το αεροπλάνο του οποίου εμπλέκεται σε αεροπορικό συμβάν, παρέχει, κατόπιν αίτησης, κάθε απαιτούμενη πληροφορία, προκειμένου να ελαχιστοποιηθούν οι κίνδυνοι που δημιουργούνται από οποιαδήποτε μεταφερόμενα επικίνδυνα είδη .

(2) Ο αερομεταφορέας, το αεροπλάνο του οποίου εμπλέκεται σε αεροπορικό ατύχημα, ενημερώνει το συντομότερο δυνατό την αρμόδια αρχή του κράτους στο οποίο έλαβε χώρα το αεροπορικό ατύχημα, σχετικά με οποιαδήποτε μεταφερόμενα επικίνδυνα είδη.

JAR-OPS 1.1220
Προγράμματα εκπαίδευσης

α) Ο αερομεταφορέας καταρτίζει και τηρεί προγράμματα εκπαίδευσης προσωπικού, όπως απαιτείται από τις Τεχνικές Οδηγίες, τα οποία πρέπει να εγκρίνονται από την Αρχή.

β) Αερομεταφορείς οι οποίοι δεν διαθέτουν μόνιμη έγκριση για μεταφορά επικίνδυνων ειδών. Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι:

(1) το προσωπικό, το οποίο απασχολείται στη διαχείριση γενικού φορτίου και αποσκευών έχει εκπαιδευτεί για να εκτελεί τα καθήκοντά του σχετικά με επικίνδυνα είδη. Η εκπαίδευση αυτή πρέπει να καλύπτει, ως ελάχιστη απαίτηση, τους τομείς που προσδιορίζονται στη στήλη 1 του πίνακα 1 και να εμβαθύνει σε τέτοιο βαθμό ώστε να εξασφαλίζει ότι το εν λόγω προσωπικό έχει επίγνωση των κινδύνων που ενέχουν τα επικίνδυνα είδη και, ότι είναι σε θέση να τα αναγνωρίζει και ότι γνωρίζει ποίες απαιτήσεις εφαρμόζονται για την μεταφορά τέτοιου τέτοιων είδους ειδών από τους επιβάτες και

(2) ότι το ακόλουθο προσωπικό:

i) μέλη πληρώματος,

ii) προσωπικό επίγειας εξυπηρέτησης επιβατών και

iii) προσωπικό ασφαλείας το οποίο απασχολείται από τον αερομεταφορέα και το οποίο είναι επιφορτισμένο με τον έλεγχο των επιβατών και των αποσκευών τους,

έχει λάβει εκπαίδευση η οποία, ως ελάχιστη απαίτηση, πρέπει να καλύπτει τους τομείς που προσδιορίζονται στη στήλη 2 του πίνακα 1 και να εμβαθύνει σε τέτοιο βαθμό ώστε να εξασφαλίζει ότι έχει επίγνωση των κινδύνων που ενέχουν τα επικίνδυνα είδη και ότι είναι σε θέση να τα αναγνωρίζει, καθώς και ότι γνωρίζει τις απαιτήσεις που ισχύουν για τη μεταφορά των εν λόγω εμπορευμάτων από τους επιβάτες.

Πίνακας 1

ΤΟΜΕΙΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ	1	2
Γενική φιλοσοφία	X	X
Περιορισμοί στην εναέρια μεταφορά Επικινδύνων ειδών		X
Σήμανση και τοποθέτηση ετικέτας σε δέμα	X	X
Επικίνδυνα είδη στις αποσκευές επιβατών	X	X
Διαδικασίες επείγουσας ανάγκης	X	X

Σημείωση: η ένδειξη 'Χ' υποδεικνύει τον τομέα που πρέπει να καλύπτεται.

γ) Αερομεταφορείς οι οποίοι διαθέτουν μόνιμη έγκριση να μεταφέρουν επικίνδυνα είδη . Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι:

(1) το προσωπικό, το οποίο φέρει την ευθύνη για την αποδοχή επικινδύνων ειδών, έχει εκπαιδευτεί και διαθέτει τα κατάλληλα προσόντα για την εκτέλεση των καθηκόντων του. Ως ελάχιστη απαίτηση, η εν λόγω εκπαίδευση πρέπει να καλύπτει τους τομείς που προσδιορίζονται στη στήλη 1 του πίνακα 2, και να εμβαθύνει σε τέτοιο βαθμό, ώστε να εξασφαλίζει ότι το προσωπικό μπορεί να λαμβάνει αποφάσεις σχετικά με την αποδοχή ή την άρνηση εναέριας μεταφοράς επικινδύνων ειδών,

(2) το προσωπικό, το οποίο ασχολείται με την επίγεια εξυπηρέτηση, την εναποθήκευση και τη φόρτωση επικινδύνων ειδών, έχει λάβει εκπαίδευση που το καθιστά ικανό να εκτελεί τα καθήκοντά του σχετικά με επικίνδυνα είδη. Ως ελάχιστη απαίτηση, η εν λόγω εκπαίδευση πρέπει να καλύπτει τους τομείς που προσδιορίζονται στη στήλη 2 του πίνακα 2 και να εμβαθύνει σε τέτοιο βαθμό, ώστε να εξασφαλίζει ότι το εν λόγω προσωπικό έχει επίγνωση των κινδύνων που ενέχουν τα επικίνδυνα είδη, ότι είναι σε θέση να αναγνωρίζει τέτοιου είδους εμπορεύματα, καθώς

και ότι γνωρίζει τη μέθοδο χειρισμού και φόρτωσης αυτών,

(3) το προσωπικό, το οποίο φέρει την ευθύνη για τη διαχείριση γενικού φορτίου και αποσκευών, έχει λάβει εκπαίδευση που το καθιστά ικανό να εκτελεί τα καθήκοντά του σχετικά με επικίνδυνα είδη. Ως ελάχιστη απαίτηση, η εν λόγω εκπαίδευση πρέπει να καλύπτει τους τομείς που προσδιορίζονται στη στήλη 3 του πίνακα 2 και να εμβαθύνει σε τέτοιο βαθμό, ώστε να εξασφαλίζει ότι το εν λόγω προσωπικό έχει επίγνωση των κινδύνων που ενέχουν τα επικίνδυνα είδη, ότι είναι σε θέση να αναγνωρίζει τέτοιου είδους εμπορεύματα, καθώς και ότι γνωρίζει τη μέθοδο χειρισμού και φόρτωσης αυτών και ότι γνωρίζει ποίες απαιτήσεις εφαρμόζονται για την μεταφορά τέτοιων ειδών από τους επιβάτες,

(4) τα μέλη του πληρώματος πτήσης έχουν λάβει εκπαίδευση η οποία, ως ελάχιστη απαίτηση, πρέπει να καλύπτει τους τομείς που προσδιορίζονται στη στήλη 4 του πίνακα 2. Η εκπαίδευση πρέπει να εμβαθύνει σε τέτοιο βαθμό, ώστε να εξασφαλίζει ότι το εν λόγω προσωπικό έχει επίγνωση των κινδύνων που ενέχουν τα επικίνδυνα είδη και ότι είναι γνωρίζει τη μέθοδο με την οποία τα εν λόγω εμπορεύματα πρέπει να μεταφέρονται στο αεροπλάνο και

(5) ότι το ακόλουθο προσωπικό:

i) προσωπικό επίγειας εξυπηρέτησης επιβατών,

ii) προσωπικό ασφαλείας που έχει προσληφθεί από τον αερομεταφορέα και το οποίο ασχολείται με τον έλεγχο των επιβατών και των αποσκευών τους και

iii) μέλη του πληρώματος εκτός των μελών πληρώματος πτήσης,

έχει λάβει εκπαίδευση, η οποία, ως ελάχιστη απαίτηση, πρέπει να καλύπτει τους τομείς που προσδιορίζονται στη στήλη 5 του πίνακα 2. Η εκπαίδευση πρέπει να εμβαθύνει σε τέτοιο βαθμό, ώστε να εξασφαλίζει ότι το εν λόγω προσωπικό έχει επίγνωση των κινδύνων που ενέχουν τα επικίνδυνα είδη και ότι γνωρίζει τις απαιτήσεις που ισχύουν για τη μεταφορά των εν λόγω εμπορευμάτων από τους επιβάτες ή γενικότερα, για τη μεταφορά τους στο αεροπλάνο.

δ) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι το σύνολο του προσωπικού το οποίο εκπαιδεύεται, υποβάλλεται σε εξέταση με την οποία επιβεβαιώνεται ότι έχουν αντιληφθεί τις υποχρεώσεις τους.

ε) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι το σύνολο του προσωπικού, για το οποίο απαιτείται εκπαίδευση σχετικά με επικίνδυνα είδη, υποβάλλεται σε επαναληπτική εκπαίδευση κατά διαστήματα τα οποία δεν υπερβαίνουν τα 2 έτη.

στ) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι τηρούνται αρχεία εκπαίδευσης σχετικά με επικίνδυνα είδη για το σύνολο του εκπαιδευθέντος προσωπικού όπως απαιτείται από τις Τεχνικές Οδηγίες, σύμφωνα με την υποπαράγραφο (δ) ανωτέρω..

ζ) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι το προσωπικό του αντιπροσώπου του, της επίγειας εξυπηρέτησης εκπαιδεύεται σύμφωνα με την σχετική στήλη του πίνακα 1 ή του πίνακα 2.

Πίνακας 2

ΤΟΜΕΙΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ	1	2	3	4	5
Γενική φιλοσοφία	X	X	X	X	X
Περιορισμοί στις εναέριες μεταφορές επικίνδυνων ειδών	X	X		X	X
Ταξινόμηση των επικίνδυνων ειδών	X				
Κατάλογος των επικίνδυνων ειδών	X	X		X	
Γενικές απαιτήσεις συσκευασίας και οδηγίες συσκευασίας	X				
Προδιαγραφες συσκευασίας και σήμανσης	X				
Σήμανση και τοποθέτηση ετικέτας σε συσκευασίες	X	X	X	X	X
Έγγραφα από τον αποστολέα	X				
Αποδοχή επικίνδυνων ειδών, συμπεριλαμβανομένης της χρήσης εντύπων ελέγχου	X				
Διαδικασίες αποθήκευσης και φόρτωσης	X	X	X	X	
Επιθεωρήσεις για ζημίες ή διαρροή και διαδικασίες απολύμανσης	X	X			
Παροχή πληροφοριών στον κυβερνήτη	X	X		X	
Επικίνδυνα είδη στις αποσκευές επιβατών	X		X	X	X
Διαδικασίες επείγουσας ανάγκης	X	X	X	X	X

Σημείωση: η ένδειξη ‘x’ υποδεικνύει τον τομέα που πρέπει να καλύπτεται.

JAR-OPS 1.1225
Αναφορές συμβάντος και ατυχήματος
με επικίνδυνα είδη

α) Ο αερομεταφορέας αναφέρει στην Αρχή συμβάντα και ατυχήματα που σχετίζονται με επικίνδυνα είδη. Η αρχική αναφορά αποστέλλεται εντός 72 ωρών από την στιγ-

μή του γεγονότος, εκτός εάν εξαιρετικές περιστάσεις εμποδίζουν αυτή την ενέργεια.

β) Επίσης ο αερομεταφορέας αναφέρει στην Αρχή αδήλωτα ή λάθος δηλωμένα επικίνδυνα είδα τα οποία βρέθησαν στο φορτίο ή στις αποσκευές των επιβατών. Η αρχική αναφορά αποστέλλεται εντός 72 ωρών από την στιγμή της ανακάλυψης εκτός εάν εξαιρετικές περιστάσεις εμποδίζουν αυτή την ενέργεια.

ΤΜΗΜΑ ΙΘ
ΑΣΦΑΛΕΙΑ (SECURITY)

JAR-OPS 1.1235
Απαιτήσεις ασφαλείας

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι όλο το ενδεδειγμένο προσωπικό είναι εξοικειωμένο και πληροί τις σχετικές απαιτήσεις του Εθνικού Κανονισμού Ασφάλειας Πολιτικής Αεροπορίας (ΕΚΑΠΑ).

JAR-OPS 1.1240
Προγράμματα εκπαίδευσης

Ο αερομεταφορέας καθιερώνει, διατηρεί και εφαρμόζει εγκεκριμένα από την Αρχή προγράμματα εκπαίδευσης, τα οποία παρέχουν τη δυνατότητα στο προσωπικό του αερομεταφορέα να προβαίνει στις κατάλληλες ενέργειες για την πρόληψη έκνομων ενεργειών όπως για παράδειγμα δολιοφθορά, παράνομη κατάληψη αεροπλάνων, απειλή έκρηξης εκρηκτικού μηχανισμού κλπ και να ελαχιστοποιεί, εφόσον συμβούν, τις συνέπειες παρόμοιων ενεργειών.

JAR-OPS 1.1245
Αναφορά πράξεων παράνομης παρέμβασης
(unlawful interference)

Μετά από εκδήλωση έκνομης ενέργειας επί του αεροπλάνου, ο κυβερνήτης ή σε απουσία αυτού ο συγκυβερνήτης, υποβάλλει το ταχύτερο δυνατό, αναφορά για την ενέργεια αυτή στις αρμόδιες τοπικές Αρχές και στην Αρχή.

JAR-OPS1.1250
Έντυπο Ελέγχου διαδικασιών έρευνας αεροπλάνου

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι όλα τα αεροπλάνα είναι εφοδιασμένα με τις προβλεπόμενες από τον ΕΚΑΠΑ καταστάσεις έντυπο σημείων ελέγχου που περιέχουν τις διαδικασίες που πρέπει να ακολουθούνται κατά την έρευνα για κρυμμένα όπλα, εκρηκτικά ή άλλες επικίνδυνες συσκευές.

JAR-OPS 1.1255
Ασφάλεια θαλάμου πληρώματος διακυβέρνησης

Η θύρα του θαλάμου πληρώματος διακυβέρνησης, εφόσον έχει τοποθετηθεί τέτοιου είδους θύρα, σε όλα τα αεροπλάνα που προορίζονται για την μεταφορά επιβατών, επιβάλλεται να κλειδώνει από την εσωτερική πλευρά του θαλάμου, προκειμένου να αποτρέπεται η άνευ αδείας είσοδος σε αυτόν.»

Άρθρο Τέταρτο
Αντιστοίχηση - Παραπομπές

1. Για το κυρίως κείμενο του Κανονισμού, όπως τούτο καταχωρίζεται στο άρθρο τρίτο του παρόντος, διατηρείται η αρίθμηση του πρωτότυπου, ώστε να υπάρχει ομοιομορφία και αντιστοιχία με ίδιους Κανονισμούς των άλλων κρατών μελών του JAA.

2. Για την εφαρμογή του παρόντος Κανονισμού χρησιμοποιούνται συμβουλευτικά τα παρακάτω εγχειρίδια και οι σχετικές τους τροποποιήσεις:

α. Το δεύτερο μέρος, του JAR – OPS 1 του Συνδέσμου Αεροπορικών Αρχών «Αποδεκτοί τρόποι εφαρμογής και ερμηνευτική / επεξηγηματική ύλη» (JAR-OPS1, Section 2, Acceptable Means of Compliance and Interpretative / Explanatory Material – AMD & IEM),

β. Το μέρος τέταρτο, «Διαχειριστική και Καθοδηγητική ύλη» του Συνδέσμου Αεροπορικών Αρχών (Section 4, Administrative and Guidance Material).

γ. Το εγχειρίδιο «Πιστοποιητικό Αερομεταφορέα, Διαχείριση και Εποπτεία» (Air Operator Certificate, Administration & Supervision) της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας.

Άρθρο Πέμπτο
Συμμόρφωση Αερομεταφορέων

1. Εντός δώδεκα (12) μηνών από την δημοσίευση του παρόντος, οι αεροπορικές εταιρείες, οι οποίες έχουν εν ισχύ Πιστοποιητικό Αερομεταφορέα (AOC) με βάση το Β.Δ. 22/64 (ΦΕΚ 15/Α) ή το Β.Δ. 201/72 (ΦΕΚ 43/Α) υποχρεούνται να επαναπιστοποιηθούν σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος, ύστερα από αίτησή τους στην αρμόδια Διεύθυνση της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, άλλως ανακαλείται η ισχύς του Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα.

2. Μετά την δημοσίευση του παρόντος, κάθε νέο Πιστοποιητικό Αερομεταφορέα (AOC) που εμπίπτει στον παρόντα Κανονισμό, θα εκδίδεται σύμφωνα με τις απαιτήσεις αυτού.

Άρθρο έκτο
Καταργούμενες Διατάξεις

Οι διατάξεις του Β.Δ. 22/64 και Β.Δ. 201/72 όπως ισχύουν καταργούνται, εκτός από αυτές οι οποίες ρυθμίζουν θέματα μη καλυπτόμενα με το παρόντα Κανονισμό.

Άρθρο έβδομο
Έναρξη ισχύος

Η ισχύς του παρόντος αρχίζει από της δημοσιεύσεώς του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Στον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών αναθέτουμε τη δημοσίευση και εκτέλεση του παρόντος Διατάγματος.

Αθήνα, 17 Ιουλίου 2001

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΤΕΦΑΝΟΠΟΥΛΟΣ

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ & ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ
ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ

ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ

ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΟΥ 34 * ΑΘΗΝΑ 104 32 * TELEX 223211 YPET GR * FAX 52 21 004
ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: http: www.et.gr
e-mail: webmaster @ et.gr

ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ ΠΟΛΙΤΩΝ

ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ
Σολωμού 51

Πληροφορίες δημοσιευμάτων Α.Ε. - Ε.Π.Ε.	**5225 761 - 5230 841**
Πληροφορίες δημοσιευμάτων λοιπών Φ.Ε.Κ.	**5225 713 - 5249 547**
Πώληση Φ.Ε.Κ.	**5239 762**
Φωτοαντίγραφα παλαιών Φ.Ε.Κ.	**5248 141**
Βιβλιοθήκη παλαιών Φ.Ε.Κ.	**5248 188**
Οδηγίες για δημοσιεύματα Α.Ε. - Ε.Π.Ε.	**5248 785**
Εγγραφή Συνδρομητών Φ.Ε.Κ. και αποστολή Φ.Ε.Κ.	**5248 320**

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ
ΠΩΛΗΣΗΣ Φ.Ε.Κ.

ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ - Βασ. Όλγας 227 - Τ.Κ. 54100	**(031) 423 956**
ΠΕΙΡΑΙΑΣ - Γούναρη και Εθν. Αντίστασης Τ.Κ. 185 31	**4135 228**
ΠΑΤΡΑ - Κορίνθου 327 - Τ.Κ. 262 23	**(061) 638 109 -110**
ΙΩΑΝΝΙΝΑ - Διοικητήριο Τ.Κ. 450 44	**(0651) 87215**
ΚΟΜΟΤΗΝΗ - Δημοκρατίας 1 Τ.Κ. 691 00	**(0531) 22 858**
ΛΑΡΙΣΑ - Διοικητήριο Τ.Κ. 411 10	**(041) 597449**
ΚΕΡΚΥΡΑ - Σαμαρά 13 Τ.Κ. 491 00	**(0661) 89 127 / 89 120**
ΗΡΑΚΛΕΙΟ - Πλ. Ελευθερίας 1, Τ.Κ. 711 10	**(081) 396 223**
ΛΕΣΒΟΣ - Πλ. Κωνσταντινουπόλεως Τ.Κ. 811 00 Μυτιλήνη	**(0251) 46 888 / 47 533**

ΤΙΜΗ ΠΩΛΗΣΗΣ ΦΥΛΛΩΝ ΕΦΗΜΕΡΙΔΟΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

Σε έντυπη μορφή

- Για τα ΦΕΚ από 1 μέχρι 24 σελίδες 300 δρχ. (0,88 euro)
- Για τα ΦΕΚ από 24 σελίδες και πάνω η τιμή πώλησης κάθε φύλλου (8σέλιδου ή μέρους αυτού) προσαυξάνεται κατά 100 δρχ. ανά 8σέλιδο ή μέρος αυτού.

Σε μορφή CD:

Τεύχος	**ΔΡΧ.**	**EURO**
Α΄	60.000	176,08
Β΄	70.000	205,43
Δ΄	50.000	146,74
Α.Ε. - Ε.Π.Ε. (μηνιαίο)	20.000	58,69
Α΄, Β΄, Δ΄ (τριμηνιαίο)	30.000	88,04

Η τιμή των CDs παρελθόντων ετών προσαυξάνεται κατά 2.000 δρχ. (5,87 euro) ανά έτος παλαιότητας.
Η τιμή διάθεσης φωτοαντιγράφων ΦΕΚ 50 δρχ. (0,15 euro) ανά σελίδα

ΕΤΗΣΙΕΣ ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ Φ.Ε.Κ.

	Σε έντυπη μορφή				Από το Internet			
Τεύχος	Κ.Α.Ε. Προϋπολογισμού 2531		Κ.Α.Ε. εσόδου υπέρ ΤΑΠΕΤ 3512		Κ.Α.Ε. Προϋπολογισμού 2531		Κ.Α.Ε. εσόδου υπέρ ΤΑΠΕΤ 3512	
	δρχ.	euro	δρχ.	euro	δρχ.	euro	δρχ.	euro
Α΄ (Νόμοι, Π.Δ., Συμβάσεις κ.τ.λ.)	70.000	205,43	3.500	10,27	60.000	176,08	3.000	8,80
Β΄ (Υπουργικές αποφάσεις κ.τ.λ.)	100.000	293,47	5.000	14,67	70.000	205,43	3.500	10,27
Γ΄ (Διορισμοί, απολύσεις κ.λπ. Δημ. Υπαλλήλων)	20.000	58,69	1.000	2,93	ΔΩΡΕΑΝ		-	-
Δ΄ (Απαλλοτριώσεις, πολεοδομία κ.τ.λ.)	100.000	293,47	5.000	14,67	50.000	146,74	2.500	7,34
Αναπτυξιακών Πράξεων (Τ.Α.Π.Σ.)	50.000	146,74	2.500	7,34	30.000	88,04	1.500	4,40
Ν.Π.Δ.Δ. (Διορισμοί κ.λπ. προσωπικού Ν.Π.Δ.Δ.)	20.000	58,69	1.000	2,93	ΔΩΡΕΑΝ		-	-
Παράρτημα (Προκηρύξεις θέσεων ΔΕΠ κ.τ.λ.)	10.000	29,35	500	1,47	ΔΩΡΕΑΝ		-	-
Δελτίο Βιομηχανικής Ιδιοκτησίας (Δ.Ε.Β.Ι.)	20.000	58,69	1.000	2,93	10.000	29,35	500	1,47
Ανωτάτου Ειδικού Δικαστηρίου (Α.Ε.Δ.)	ΔΩΡΕΑΝ		-	-	ΔΩΡΕΑΝ		-	-
Προκηρύξεων Α.Σ.Ε.Π.	30.000	88,04	1.500	4,40	10.000	29,35	500	1,47
Ανωνύμων Εταιρειών & Ε.Π.Ε.	700.000	2.054,29	35.000	102,71	200.000	586,94	10.000	29,35
Διακηρύξεων Δημοσίων Συμβάσεων (Δ.Δ.Σ.)	70.000	205,43	3.500	10,27	30.000	88,04	1.500	4,40

Το κόστος για την ηλεκτρονική μορφή πρόσβασης σε προηγούμενα έτη προσαυξάνεται κατά 2.000 δρχ. (5,87 euro) ανά έτος παλαιότητας.

* Οι συνδρομές του εσωτερικού προπληρώνονται στις ΔΟΥ που δίνουν αποδεικτικό είσπραξης (διπλότυπο) το οποίο με τη φροντίδα του ενδιαφερομένου πρέπει να στέλνεται στην Υπηρεσία του Εθνικού Τυπογραφείου.
* Η πληρωμή του υπέρ ΤΑΠΕΤ ποσοστού που αντιστοιχεί σε συνδρομές, εισπράττεται και από τις ΔΟΥ.
* Οι συνδρομητές του εξωτερικού έχουν τη δυνατότητα λήψης των δημοσιευμάτων μέσω internet, με την καταβολή των αντίστοιχων ποσών συνδρομής και ΤΑΠΕΤ.
* Οι Νομαρχιακές Αυτοδιοικήσεις, οι Δήμοι, οι Κοινότητες ως και οι επιχειρήσεις αυτών πληρώνουν το μισό χρηματικό ποσό της συνδρομής και ολόκληρο το ποσό υπέρ του ΤΑΠΕΤ.
* Η συνδρομή ισχύει για ένα χρόνο, που αρχίζει την 1η Ιανουαρίου και λήγει την 31η Δεκεμβρίου του ίδιου χρόνου. Δεν εγγράφονται συνδρομητές για μικρότερο χρονικό διάστημα.
* Η εγγραφή ή ανανέωση της συνδρομής πραγματοποιείται το αργότερο μέχρι τον Μάρτιο κάθε έτους.
* Αντίγραφα διπλοτύπων, ταχυδρομικές επιταγές και χρηματικά γράμματια δεν γίνονται δεκτά.

Οι υπηρεσίες εξυπηρέτησης των πολιτών λειτουργούν καθημερινά από 08.00΄ έως 13.00΄

ΑΠΟ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ